



सरकारी गजट, उत्तराखण्ड

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा प्रकाशित

रुड़की

खण्ड-23] रुड़की, शनिवार, दिनांक 03 सितम्बर, 2022 ई0 (भाद्रपद 12, 1944 शक सम्वत्) [संख्या-36

विषय-सूची

प्रत्येक भाग के पृष्ठ अलग-अलग दिये गए हैं, जिससे उनके अलग-अलग खण्ड बन सकें

विषय	पृष्ठ संख्या	वार्षिक चन्द्रा
सम्पूर्ण गजट का मूल्य ...	—	रु0 3075
भाग 1—विज्ञप्ति—अवकाश, नियुक्ति, स्थान-नियुक्ति, स्थानान्तरण, अधिकार और दूसरे वैयक्तिक नोटिस ...	667—725	1500
भाग 1—क—नियम, कार्य-विधियां, आज्ञाएं, विज्ञप्तियां इत्यादि जिनको उत्तराखण्ड के राज्यपाल महोदय, विभिन्न विभागों के अध्यक्ष तथा राजस्व परिषद् ने जारी किया ...	713—715	1500
भाग 2—आज्ञाएं, विज्ञप्तियां, नियम और नियम विधान, जिनको केन्द्रीय सरकार और अन्य राज्यों की सरकारों ने जारी किया, हाई कोर्ट की विज्ञप्तियां, भारत सरकार के गजट और दूसरे राज्यों के गजटों के उद्धरण ...	—	975
भाग 3—स्वायत्त शासन विभाग का क्रोड़-पत्र, नगर प्रशासन, नोटीफाइड एरिया, टाउन एरिया एवं निर्वाचन (स्थानीय निकाय) तथा पंचायतीराज आदि के निदेश जिन्हें विभिन्न आयुक्तों अथवा जिलाधिकारियों ने जारी किया ...	23—25	975
भाग 4—निदेशक, शिक्षा विभाग, उत्तराखण्ड ...	—	975
भाग 5—एकाउन्टेन्ट जनरल, उत्तराखण्ड ...	—	975
भाग 6—बिल, जो भारतीय संसद में प्रस्तुत किए गए या प्रस्तुत किए जाने से पहले प्रकाशित किए गए तथा सिलेक्ट कमेटियों की रिपोर्ट ...	—	975
भाग 7—इलेक्शन कमीशन ऑफ इण्डिया की अनुविहित तथा अन्य निर्वाचन सम्बन्धी विज्ञप्तियां ...	—	975
भाग 8—सूचना एवं अन्य वैयक्तिक विज्ञापन आदि ...	439—447	975
स्टोर्स पर्वज—स्टोर्स पर्वज विभाग का क्रोड़-पत्र आदि ...	—	1425

भाग 1

विज्ञप्ति-अवकाश, नियुक्ति, स्थान-नियुक्ति, स्थानान्तरण, अधिकार और दूसरे वैयक्तिक नोटिस

आवास अनुभाग-1

अधिसूचना

04 अगस्त, 2022 ई0

संख्या 193/V-1/24(आ0)2021/E-15099/2022-उत्तराखण्ड राज्य में भारत सरकार की National TOD Policy की Guidelines के आलोक में "उत्तराखण्ड पारगमन उन्मुख विकास नीति, 2022" (The Uttarakhand Transit Oriented Development Policy, 2022) अधिसूचित किये जाने की श्री राज्यपाल महोदय सहर्ष स्वीकृति प्रदान करते हैं।

2- "उत्तराखण्ड पारगमन उन्मुख विकास नीति, 2022" (The Uttarakhand Transit Oriented Development Policy, 2022) परिशिष्ट 'क' के रूप में संलग्न है।

परिशिष्ट 'क'

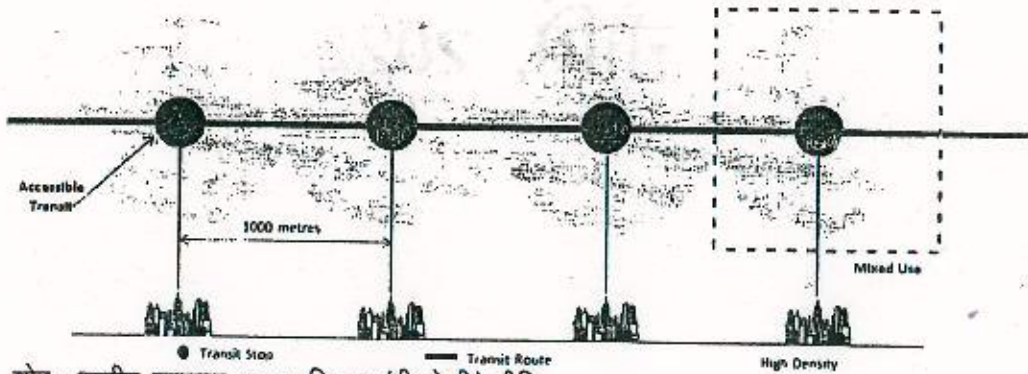
अधिसूचना संख्या: 193/V-1/24(आ0)2021/E-15099/2022, दिनांक: 04 अगस्त, 2022 परिशिष्ट 'क'

उत्तराखण्ड पारगमन उन्मुख विकास नीति, 2022

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग,
उत्तराखण्ड

1. पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) नीति :

पारगमन उन्मुख विकास (Transit Oriented Development) (टी.ओ.डी.) एक अभिनव शहरी प्रतिमान है जिसके द्वारा विद्यमान और आगामी सार्वजनिक पारगमन बुनियादी ढांचे और बड़ी संख्या में उपयोगकर्ताओं हेतु टिकाऊ गतिशीलता सुनिश्चित हो सके और सुगठित (कॉम्पैक्ट) मिश्रित उपयोग विकास के माध्यम से भूमि का ईष्टतम उपयोग किया जा सके। अधिसूचित क्षेत्र/जोन में टी.ओ.डी. की संकल्पना लोगों को सभी प्रकार के पारगमन (ट्रांजिट) स्टेशनों के करीब लाने में सहायक सिद्ध होगा और शहर में परिवहन के साथ भूमि उपयोग के अत्यधिक आवश्यक एकीकरण को बढ़ावा देगा। इसके परिणामस्वरूप ट्रांजिट स्टेशनों के प्रभाव क्षेत्रों के भीतर कॉम्पैक्ट, चलने योग्य, मिश्रित उपयोग के विकास होंगे। यह एक महत्वपूर्ण प्रतिमान बदलाव है जो संभावित रूप से सार्वजनिक पारगमन यात्रियों की संख्या में सुधार कर सकता है, वाहनों की भीड़ को कम कर सकता है, और लंबी अवधि में ग्रीनहाउस उत्सर्जन और प्रदूषण को कम कर सकता है।



स्रोत : राष्ट्रीय पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) नीति

टी.ओ.डी. भी शहर में अव्यक्त आर्थिक क्षमता और भूमि मूल्यों को अनलॉक करने के लिए एक महत्वपूर्ण रणनीति है। यह उपयोग और गतिविधियों के नियोजित गहनता, नए बुनियादी ढांचे के समावेश और सार्वजनिक क्षेत्र में सुधार के माध्यम से शहर में चुनिंदा क्षेत्रों/जोनों के विकास/उत्थान की सुविधा प्रदान करेगा। यह शहर को रणनीतिक रूप से स्थित ट्रांजिट नोड्स के आसपास नए हाउसिंग स्टॉक और आर्थिक केंद्रों के निर्माण के अलावा पुराने हाउसिंग स्टॉक के सुधार की सुविधा के द्वारा सार्वजनिक परिवहन बुनियादी ढांचे के विभिन्न तरीकों में किए जा रहे बड़े पैमाने पर निवेश को भुनाने की अनुमति देगा तथा क्षेत्र के मूल्य नियंत्रण के अवसर प्रदान करेगा। निम्नलिखित प्रमुख परिणामों को टी.ओ.डी. नीति के माध्यम से लक्षित किया जाएगा।

1. उपयोगों और गतिविधियों के घनत्व और विविधीकरण को अनुकूलित करने के लिए : यह उच्च तल क्षेत्र अनुपात (एफएआर) मानदंडों और कॉम्पैक्ट मिश्रित उपयोग विकास के माध्यम से, संबंधित सेवा प्रदाता एजेंसियों द्वारा बुनियादी ढांचे के संवर्धन के साथ, और पर्यावरण संरक्षण के लिए मानदंडों के आवेदन के माध्यम से सुगम होगा। इस तरह के दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों के आस-पास गतिविधियों और नौकरी की उच्च घनत्व का ईष्टतम मिश्रण प्राप्त होगा, इन क्षेत्रों की विकास क्षमता अवरोधित नहीं होगी और मूल्य नियंत्रण की सुविधा प्रदान करेगा।

- ii. गतिशीलता बढ़ाने के लिए : पैदल चलने वालों और गैर-मोटर चालित यातायात (एनएमटी) के अनुकूल वातावरण - सड़क सुधार, पैदल यात्री और एनएमटी के लिए अलग नेटवर्क बनाने, अधिक अच्छी यातायात प्रबंधन योजना, प्रतिबंधित और उच्च शुल्क वाली सार्वजनिक पार्किंग जैसी विभिन्न रणनीतियों को अपनाने में सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
बहुविध एकीकरण (मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन) के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन के पक्ष में मोडल शिफ्ट को प्रोत्साहित करके, चलने की क्षमता और अंतिम मील कनेक्टिविटी को बढ़ावा दिया जा सकेगा।
- iii. ऐसे भवनों/बुनियादी ढांचे के समूह बनाना जिसमें बाधा मुक्त सार्वभौमिक पहुंच के माध्यम से पैदल यात्रियों के लिए सुगम क्षेत्र बनाया जा सके। सभी उम्र के लिए एक जीवंत और सुरक्षित सार्वजनिक क्षेत्र का निर्माण, सार्वजनिक चौक (प्लाजा) और खुले/हरित स्थान, बहु-उपयोगिता क्षेत्र, सार्वजनिक कला के लिए स्थान आदि का निर्माण।

2. नीति की प्रयोज्यता :

इस नीति के प्रावधान केवल चयनित मास ट्रांजिट स्टेशनों के आसपास ऐसे चिह्नित किए गए टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव क्षेत्र के विकास क्षेत्र में लागू होंगे। प्रभावी जोन की वास्तविक सीमाओं को नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडी) द्वारा एक भौतिक सीमा विशेषता से बंधे एक पुनर्संरक्षण योजना के माध्यम से चित्रित किया जाएगा।

नोट : इस नीति के मानदंडों और प्रोत्साहनों का लाभ केवल पूरी तरह से या आंशिक रूप से टी.ओ.डी. प्रभाव क्षेत्र के भीतर आने वाली टी.ओ.डी. योजनाओं को तैयार करके लिया जा सकता है।

3. परिभाषाएँ :

i. "टी.ओ.डी. नोड"

उच्च घनत्व विकास के लिए नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडी) द्वारा बड़े पैमाने पर रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (एमआरटीएस, एलआरटीएस, बीआरटीएस या समान) के स्टेशनों का चिह्नीकरण किया गया हो।

ii. "प्रभाव क्षेत्र"

टी.ओ.डी. नोड के रूप में अधिसूचित ट्रांजिट स्टेशन पर उतरने के बिंदु से 800 मीटर (5-10 मिनट की पैदल दूरी) के अर्ध-व्यास के भीतर का क्षेत्र। ट्रांजिट स्टेशन के केंद्रक का उपयोग नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग द्वारा प्रभाव क्षेत्र को चित्रित करने के लिए किया जाएगा। क्षेत्र में दो घटक होंगे -

क) "तीव्र क्षेत्र (इंटेंस जोन)" - टी.ओ.डी. नोड के रूप में पहचाने गए ट्रांजिट स्टेशन से 500 मीटर के अर्ध-व्यास के भीतर का क्षेत्र।

ख) "संक्रमण क्षेत्र (ट्रांजिशन जोन)" - ट्रांजिट नोड के रूप में चिह्नित ट्रांजिट स्टेशन से 800 मीटर के अर्ध-व्यास में लेकिन 500 मीटर से अधिक का क्षेत्र।

- III. "प्रभाव क्षेत्र योजना Influence Zone Plan (IZP)"
प्रभाव क्षेत्र योजना (IZP) एक एकीकृत योजना है, जो तीव्र क्षेत्र और संक्रमण क्षेत्र दोनों को दर्शाने वाले क्षेत्र के लिए तैयार की गई हो।
- IV. "टी.ओ.डी. स्कीम"
टी.ओ.डी. स्कीम का अर्थ है सभी पात्रता मानदंडों को पूरा करने पर तीव्र क्षेत्र के लिए न्यूनतम 5000 वर्गमीटर और संक्रमण क्षेत्र के लिए 1 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए एक विकास प्रस्ताव।
- V. "डेवलपर इकाई Developer Entity (DE)"
एक सरकारी या सरकारी संयुक्त उद्यम/विभाग/पैरास्टेटल या घटक भूमि/संपत्ति मालिक, घटक भूमि/संपत्ति मालिकों का एक समूह, या एक इकाई (डेवलपर/व्यवसाय/कॉर्पोरेट इकाई) जो घटक भूमि/संपत्ति मालिकों का प्रतिनिधित्व करती है जो चयनित टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव क्षेत्र के भीतर टी.ओ.डी. योजना बनाने और विकसित करने का उद्देश्य रखते हैं। यदि डेवलपर इकाई में कई संस्थाएं शामिल हैं, तो उन्हें भाग लेने के लिए सभी घटक भूमि/संपत्ति मालिकों के बीच एक वैध और कानूनी रूप से लागू करने योग्य समझौते के माध्यम से एक साथ आना होगा।
- VI. "ब्राउनफील्ड पुनर्विकास"
ब्राउनफील्ड क्षेत्र ऐसे क्षेत्र है जो परिव्यक्त संपत्ति हों अथवा जिनका ईष्टतम उपयोग न हो रहा हो अथवा असुरक्षित या जीर्ण औद्योगिक या वाणिज्यिक या संस्थागत या अन्य भवनों/सुविधाओं जो पुनः उपयोग और पुनर्विकास के लिए उपलब्ध है।
- VII. "ग्रीनफील्ड विकास"
ग्रीनफील्ड विकास का पहले से अविकसित भूमि पर नियोजित समुदायों का निर्माण अभिप्रेत है। यह भूमि शहरी क्षेत्रों के बाहरी इलाके में ग्रामीण, कृषि या अप्रयुक्त क्षेत्र हो सकती है। शहरी फैलाव के विपरीत, जहां बहुत कम या कोई उचित उपनगरीय योजना नहीं है, ग्रीनफील्ड विकास कुशल शहरी नियोजन से सम्बन्धित है, जिसका उद्देश्य बढ़ती शहरी आबादी के लिए व्यावहारिक, किफायती और टिकाऊ रहने की जगह प्रदान करना है। योजना भविष्य के विकास और विकास को ध्यान में रखती है और साथ ही विद्यमान शहरी क्षेत्रों को प्रभावित करने वाले विभिन्न बुनियादी ढांचे के मुद्दों से बचने का प्रयास करती है।

4. मार्गदर्शक सिद्धांत :

4.1 टी.ओ.डी. का उद्देश्य

- क) योजनाबद्ध तरीके से मिश्रित भूमि उपयोग विकास और मास ट्रांजिट सिस्टम के साथ उच्च घनत्व को प्रोत्साहित करना।
- ख) बड़े पैमाने पर परिवहन के कुशल उपयोग और निजी वाहनों और अप्रचलित सार्वजनिक वाहनों को कम करने के लिए बड़े पैमाने पर पारगमन गलियारों के पास उच्च घनत्व वाले क्षेत्रों जिससे ग्रीनहाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन और कार्बन पदचिन्ह को कम किया जा सके, को बनाना।
- ग) पैदल यात्री और गैर-मोटर चालित वाहन (एनएमवी)-उन्मुख डिजाइन बनाने के लिए

- घ) बिना भीड़भाड़ पैदा किए उच्च विकास क्षमता वाले टी.ओ.डी. नोड्स का रणनीतिक रूप से चयन करना।
- च) प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर क्षेत्र को एक स्थान बनाना।
- छ) उपलब्ध संभावनाओं का अधिकतमीकरण।
- ज) सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को बढ़ावा देना।
- झ) सुनियोजित विकास केंद्र/संभावित आकर्षण बनाना।
- ट) शहरी फैलाव को नियंत्रित करना।
- ठ) पर्यावरण के अनुकूल और रहने योग्य शहर बनाने के लिए।

4.2 टी.ओ.डी. की विषय-सामग्री

शहर में विभिन्न ट्रांजिट नोड्स की विकास क्षमता का तेजी से मूल्यांकन और उनके रणनीतिक महत्व और कार्यान्वयन में आसानी के आधार पर सीमित संख्या में टी.ओ.डी. नोड्स की पहचान नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडी) द्वारा की जाएगी।

वे ट्रांजिट नोड्स जो किसी भी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के साथ हैं, जिनकी प्रारंभिक चरण में 2000 या उससे अधिक पीक ऑवर पीक डायरेक्शन ट्रैफिक (PHPDT) ले जाने की आकलित क्षमता है।

योजनाएँ/स्कीम निम्नलिखित कालानुक्रमिक क्रम में तैयार की जाएँगी :

- क) प्रभाव क्षेत्र योजना Influence Zone Plan (IZP) : प्रभाव क्षेत्र योजना (IZP) नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग द्वारा स्वयं या आउटसोर्सिंग द्वारा तैयार किया जाएगा और राज्य सरकार द्वारा स्वीकृत और अधिसूचित किया जाएगा।
- ख) अनुमोदित आईजेडपी के भीतर टी.ओ.डी. स्कीम : टीओडी0 स्कीम डीई द्वारा तैयार की जाएगी जिसे टीसीपीडी द्वारा स्वीकृत किया जाएगा। (इंटेंस जोन के लिए न्यूनतम 5000 वर्गमीटर और ट्रांजिशन जोन के लिए 1 हेक्टेयर क्षेत्रफल)
- ग) अनुमोदित टी.ओ.डी. स्कीम के भीतर टी.ओ.डी. प्लॉट : टीओडी0 प्लॉट के भवन मानचित्र डीई/व्यक्तिगत मालिक द्वारा तैयार किया जाएगा जिसे विकास प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया जाएगा (इंटेंस जोन के लिए न्यूनतम 2000 वर्गमीटर और ट्रांजिशन जोन के लिए 4000 वर्गमीटर क्षेत्रफल)

4.3 महत्वपूर्ण टी.ओ.डी. नोड्स की पहचान और चयन

- क) प्रभाव क्षेत्र में ऐसी साइटें होंगी जिन्हें टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में आसानी से लिया जा सकता है, जैसे कि खाली या कम उपयोग वाली सरकारी/निजी भूमि, सरकारी/निजी आवास, वाणिज्यिक केंद्र, औद्योगिक एस्टेट इत्यादि।
- ख) ऐसी साइटों की उपलब्धता सुनिश्चित करेगी कि प्रभावित क्षेत्र में आने वाली अन्य परियोजनाओं के लिए आवश्यक प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए सहायक सिद्ध होंगी तथा ऐसी साइट में सिलसिलेवार (ट्रिगर) परियोजनाओं को प्राथमिकता पर लिया जा सकता है।
- ग) उनके पास हरित क्षेत्र और/या कम घनत्व वाले ब्राउनफील्ड के क्षेत्र स्थलों का अच्छा मिश्रण होना चाहिए।

- घ) उनका स्थान गहत्वपूर्ण / औचित्यपूर्ण होगा — या तो शहर के लिए आर्थिक / सांस्कृतिक केंद्र के रूप में या शहर में अविकसित क्षेत्रों के विकास / पुनरुद्धार के लिए संभावित ट्रिगर के रूप में।
- च) वे पानी की आपूर्ति, सीवरेंज, आदि जैसे बुनियादी ढांचे के विस्तार के लिए उत्तरदायी होंगे।

4.4 भू-स्वामियों द्वारा दिखाए गए रुचि की अभिव्यक्ति पर अतिरिक्त टी.ओ.डी. नोट जोड़ा जाना।

4.4.1 यदि, कम से कम 6 हेक्टेयर भूमि आसानी से उपलब्ध है और एकल या एकाधिक भूमि मालिकों द्वारा एकल नोट में एकल या एकाधिक टी.ओ.डी. स्कीम (कम से कम 5000 वर्गमीटर तीव्र क्षेत्र के लिए और 1 हेक्टेयर संक्रमण क्षेत्र के लिए) के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव है। डीई द्वारा नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग को एक संयुक्त आवेदन किया जाएगा जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित होंगे :

- क) टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित स्थलों को दर्शाने वाला मानचित्र, इसकी व्यवहार्यता अध्ययन और बुनियादी ढांचा प्रभाव अध्ययन (यातायात विश्लेषण सहित)
- ख) टी.ओ.डी. स्कीम के तहत प्रस्तावित भूमि के स्थान और क्षेत्र के विवरण के साथ भूस्वामियों की सूची,
- ग) सम्मिलित सभी भूमि और संपत्ति के मालिकों से सहमति पत्र।

4.4.2 नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग ऐसे प्रस्तावों की जांच करेगा और उचित परिश्रम के बाद ऐसे नोट्स को टी.ओ.डी. नीति के तहत सम्मिलित करने पर विचार कर सकता है। नीति के पहले दो वर्षों के भीतर प्रस्तावित ऐसी ट्रिगर परियोजनाओं को स्थान की गुण-दोष के आधार पर इस नीति में उल्लिखित एफएआर से 0.5 अतिरिक्त एफएआर दिया जाएगा।

4.5 भागीदारी के लिए स्वैच्छिक मानदंड

टी.ओ.डी. नीति के तहत भागीदारी स्वैच्छिक है, इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड केवल अनुमोदित टी.ओ.डी. योजनाओं के माध्यम से भाग लेकर ही प्राप्त किए जा सकते हैं। टी.ओ.डी. नोट्स के भीतर भूमि/संपत्ति के मालिक जो टी.ओ.डी. नीति में भाग नहीं लेना चाहते हैं, वे मौजूदा अनुमेष एफएआर के अनुसार अपने मौजूदा भवनों में परिवर्धन/परिवर्तन कर सकते हैं। लेकिन प्रभाव क्षेत्र योजनाओं में प्रस्तावित सर्कुलेशन नेटवर्क/पार्किंग क्षेत्रों का पालन करना होगा। इस नीति की अधिसूचना के बाद तीन वर्षों से खाली पड़े भूखण्डों पर समिति द्वारा निर्णय के अनुसार मानचित्र अनुमोदन के समय रिक्त भूखण्ड शुल्क लिया जायेगा।

5. प्रभाव क्षेत्र योजना (आईजेडपी) (IZP) की तैयारी

नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडी) प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के परिभाषित विकास क्षेत्र के लिए एक आईजेडपी (IZP) तैयार करेगा। टीसीपीडी आईजेडपी (IZP) तैयार करने की प्रक्रिया में तीव्रता लाने के लिए विशेषज्ञ परामर्श फर्मों/संस्थानों की नियुक्ति कर सकता है।

5.1 प्रभाव क्षेत्र योजना (आईजेडपी) (IZP) तैयार करने के लिए सामान्य दिशा निर्देश

- क) यदि दो या दो से अधिक टी.ओ.डी. नोड्स अतिव्यापी टी.ओ.डी. विकास क्षेत्रों के साथ निकटता में हैं, तो ऐसे क्षेत्रों को एक एकीकृत आईजेडपी (IZP) के रूप में नियोजित किया जाएगा।
- ख) आईजेडपी क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किसी भी अन्य योजनाओं या स्कीमों को एकीकृत करेगा जैसे पैदल चलने की योग्यता बढ़ाने, सड़क सुधार, पार्किंग प्रबंधन योजनाएँ इत्यादि। ट्रांजिट स्टेशनों के आसपास संबंधित ट्रांजिट एजेंसियों द्वारा प्रस्तावित कोई भी मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन (एमएमआई), स्टेशन क्षेत्र विकास परियोजनाएँ से सम्बन्धित आईजेडपी (IZP) तैयार करते समय भी विचार किया जाएगा।
- ग) विकास गतिविधि के कारण परिवर्तनों को प्रतिबंधित करने के लिए, यह सुनिश्चित करने के लिए कि वे क्षेत्र की जरूरतों को समय के साथ पूरा करना जारी रखते हैं। इस हेतु आईजेडपी (IZP) को समय के साथ अद्यतन किया जा सकता है (आवश्यकतानुसार या समिति द्वारा निर्देशित)।
- घ) आईजेडपी को एलएपी या टीपीएस या क्षेत्रीय योजना प्रावधानों के तहत तैयार किया जा सकता है।
- च) आईजेडपी टी.ओ.डी. प्रेरित उच्च एफएआर के कारण क्षेत्र के प्रस्तावित उच्च घनत्व के आधार पर यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार सामाजिक आधारभूत संरचना (शिक्षा/स्वास्थ्य/सामाजिक आधारभूत संरचना) का विवेकपूर्ण प्रावधान करेगा।
- छ) आईजेडपी टी.ओ.डी. मॉडल की सफलता के लिए निम्नलिखित घटकों को समग्र रूप से संबोधित करेगा और सम्मिलित करेगा। जैसे घनत्व, मिश्रित भूमि उपयोग, पार्किंग, डिजाइन, कॉम्पैक्ट विकास, मल्टी-मोडल और गैर-मोटर चालित यातायात (एनएमटी) एकीकरण, पैदल यात्री और साइकिलिंग इंफ्रास्ट्रक्चर, प्लेस मेकिंग, बचाव और सुरक्षा, भौतिक आधारभूत संरचना की पर्याप्तता। केवल घनत्व और एफएआर में वृद्धि एक भीड़भाड़ वाले शहरी केंद्र की समस्याओं को बढ़ाएगी। बढ़े हुए घनत्व के प्रभाव को अवशोषित करने के लिए क्षेत्र और वहन क्षमता का सावधानीपूर्वक सुदृढीकरण किया जाना चाहिए। आईजेडपी का सार टी.ओ.डी. को बढ़ावा देना होगा न कि टीएडी को।

5.2 कनेक्टिविटी

- क) परिवहन के सभी साधनों के लिए सड़कों और रास्तों का घना नेटवर्क बनाना।
- ख) प्रमुख मुख्य सड़कों पर यातायात को केंद्रित करने के बजाय कई समानांतर सड़कों पर उच्च यातायात की मात्रा को तितर-बितर करना।
- ग) पैदल मार्ग के रूप में सेटबैक क्षेत्रों का उपयोग करने के लिए भूखण्ड सीमा की दीवारों/बाउन्ड्री वाल की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- घ) स्थानों के बीच की दूरी को कम करते हुए, परिवहन के सभी साधनों के लिए मार्गों का विकल्प प्रदान करने वाली सड़कों के अच्छे नेटवर्क बनाना। टी.ओ.डी. क्षेत्र में विकास प्रस्ताव/लेआउट प्लान/टीडी योजना आदि पैदल चलने वालों और एनएमवी मोड के लिए ट्रांजिट स्टेशनों/गलियारों के साथ-साथ व्यक्तिगत भवनों/परिसरों के बीच सबसे छोटा सीधा मार्ग प्रदान करना।

5.3 बहुविध एकीकरण (Multi Modal Integration)

- क) निवासियों/उपयोगकर्ताओं/यात्रियों द्वारा सुविधाओं के इष्टतम उपयोग के लिए प्रभाव क्षेत्र में उच्च गुणवत्ता वाली एकीकृत मल्टीमॉडल परिवहन प्रणाली होनी चाहिए। सिस्टम में निर्बाध भौतिक कनेक्टिविटी, सूचना एकीकरण और किराया एकीकरण (एकल कार्ड के माध्यम से हो सकता है) होना चाहिए ताकि पहली और अंतिम मील कनेक्टिविटी नागरिकों द्वारा सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों के उपयोग में बाधा न बने।
- ख) ऑन-स्ट्रीट पार्किंग केवल टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव क्षेत्रों के भीतर अति आवश्यक होने पर ही प्रदान की जानी चाहिए और लेआउट योजनाओं में स्थान निर्धारित की जानी चाहिए। निजी वाहनों के लिए कोई निशुल्क (बिना भुगतान) ऑन-स्ट्रीट पार्किंग प्रदान नहीं की जाएगी और इसकी कीमत ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग से अधिक होनी चाहिए। ट्रांजिट स्टेशन के 100 मीटर के दायरे में सड़क पर पार्किंग प्रतिबंधित होनी चाहिए।
- ग) ट्रांजिट सिस्टम, इसके स्टेशनों सहित, को उच्च गुणवत्ता वाली सेवाएं प्रदान करने के लिए डिजाइन किया जाना चाहिए जो सुरक्षा और आराम (सीसीटीवी निगरानी, पब्लिक एड्रेस सिस्टम आदि) के संदर्भ में उपयोगकर्ता की संतुष्टि का आश्वासन देते हैं। नागरिकों को पारगमन प्रणाली के साथ-साथ पारगमन केंद्रों के आसपास सभी आवश्यक सुविधाओं तक बाधा निशुल्क पहुंच होनी चाहिए।
- घ) पारगमन प्रणाली में सुविधाओं के पदानुक्रम को दिए गए क्रम में पैदल चलने वालों के बाद साइकिल, फीडर बस, ड्रॉप-ऑफ सुविधाएं और पार्क और सवारी सुविधा को प्राथमिकता देनी चाहिए, आईजेडपी अंतर्गत पार्क और राइड साइकिल सुविधा की पार्किंग की आवश्यकताओं को पूर्ण करेगा।
- च) ट्रांजिट स्टेशनों के पास पर्याप्त साइकिल पार्किंग स्थान होना चाहिए, यदि आवश्यकता हो तो भविष्य में विस्तार की संभावना होनी चाहिए।
- छ) इंटरमीडिएट पब्लिक ट्रांसपोर्ट (आईपीटी), नॉन-मोटराइज्ड ट्रांसपोर्ट (एनएमटी) और फीडर बसें प्रभाव क्षेत्र से परे आबादी को पहली और आखिरी मील कनेक्टिविटी प्रदान करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि ट्रांजिट स्टेशन के आसपास का क्षेत्र भीड़भाड़ मुक्त रहे और आसान स्थानान्तरण की सुविधा के लिए, स्टेशनों पर और प्रभाव क्षेत्र में उपयुक्त स्थानों पर उपरोक्त मोड के लिए पर्याप्त पार्किंग और पिकअप/ड्रॉप-ऑफ सुविधाएं प्रदान करना महत्वपूर्ण है।
- ज) टी.ओ.डी. का समर्थन करने के लिए, यदि आवश्यक हो तो पार्क और सवारी की सुविधा प्रदान की जा सकती है। उपयुक्त मूल्य निर्धारण के साथ सुविधाएं, जो निजी वाहन के उपयोग को रोकती हैं, मुख्य रूप से अंतिम स्टेशनों पर नियोजित की जा सकती हैं और मध्यवर्ती नोड्स पर आवश्यकता के अनुसार भिन्न रूप से घट सकती हैं। प्रभाव क्षेत्र में ऑन-स्ट्रीट पार्किंग प्रतिबंधित होनी चाहिए और यदि आवश्यक हो, तो इसकी कीमत ऑफ स्ट्रीट पार्किंग से अधिक होनी चाहिए। ई-चार्जिंग स्टेशनों के प्रावधान पर विचार किया जाएगा।

5.4 पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों और गैर-मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) उपयोगकर्ताओं पर ध्यान।

- क) सड़कों को सभी आयु समूहों के उपयोगकर्ताओं और पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों, मोटर चालकों और पारगमन सवारों सहित सभी प्रकार के यात्रियों के लिए डिजाइन किया जाना चाहिए। वे सभी के लिए सुरक्षित और सुलभ होने चाहिए।

- ख) सार्वभौमिक पहुँच : सभी सड़कों को भारत सरकार द्वारा बाधा मुक्त वातावरण के लिए निर्धारित न्यूनतम मानकों को पूरा करने या उससे अधिक के लिए डिजाइन किया जाना चाहिए ताकि दृष्टिहीन और श्रवण-बाधित व्यक्तियों सहित कम गतिशीलता वाले लोगों के लिए सार्वभौमिक पहुँच सुनिश्चित हो सके।
- ग) पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों और एनएमटी उपयोगकर्ताओं के लिए प्रावधान वाले अधिक अच्छे स्ट्रीट नेटवर्क के साथ छोटे ब्लॉकों में प्रभाव क्षेत्र का विकास होना चाहिए। यह छोटे, आर-पार योग्य (ट्रैवर्सिबल) ब्लॉकों का एक ग्रिड बनाएगा जिसमें फुटपाथ और सुविधाएँ जैसे प्रकाश और सूचना संकेत आदि हैं और पैदल चलने वालों और साइकिल चालक द्वारा ट्रांजिट स्टेशनों की पहुँच सुनिश्चित करते हैं।
- घ) मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) को पैदल यात्री परिसंचरण नेटवर्क को निर्देशित नहीं करना चाहिए, बल्कि इसे पैदल यात्री मात्रा और आसपास के भूमि-उपयोग के आधार पर डिजाइन किया जाना चाहिए। छोटे आरओडब्ल्यू को 'पैदल यात्री और एनएमटी केवल' या वन-वे स्ट्रीट बनाया जाना चाहिए ताकि पैदल चलने वालों के आवागमन से समझौता न हो।
- च) सड़कों के दोनों ओर उपयुक्त चौड़ाई के निरंतर और अबाधित फुटपाथ उपलब्ध कराए जाने चाहिए। फुटपाथों को अतिक्रमण और पार्किंग से बचाने के लिए बफर्स या बोलार्ड आदि उपलब्ध कराए जा सकते हैं।
- छ) प्राथमिक पैदल मार्ग - ये मार्ग सीधे ट्रांजिट स्टेशन प्लेटफार्मों/ट्रांजिट कॉरिडोर बस स्टॉप और टी.ओ. डी. क्षेत्र में प्रमुख पैदल यात्री स्थलों के बीच चलते हैं। प्राथमिक मार्गों में व्यापक फुटपाथ और स्टेशन/कॉरिडोर, पहुँच फुट ओवर ब्रिज/अंडर पास, स्काईवॉक आदि शामिल होंगे। प्राथमिक पैदल मार्ग में जलवायु और मौसम सुरक्षा तत्व शामिल होंगे। इन तत्वों में कवर्ड वेटिंग एरिया, बिल्डिंग प्रोजेक्शन और कॉलनेड, कवर्ड वॉकवे या ओवर पास/ट्रांजिट स्टेशन/बस स्टॉप तक के अंडर पास, लैंडस्केपिंग का उपयोग आदि सम्मिलित हो सकते हैं। ये डिजाइन तत्व ट्रांजिट स्टेशन/बस स्टॉप से वेटिंग और आने-जाने का काम अधिक आरामदायक रूप में कर सकेंगे।
- ज) माध्यमिक पैदल मार्ग - ये मार्ग ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर के लिए एक सीधा लिंक प्रदान नहीं करते हैं, लेकिन प्राथमिक मार्गों में प्रवेश करते हैं। इन मार्गों में मानक फुटपाथ और व्यक्तिगत भवनों के बीच निजी पहुँच/लिंक सम्मिलित होंगे।
- झ) यातायात शांत करना - पैदल चलने वालों और एनएमटी उपयोगकर्ताओं के लिए एक सुरक्षित और सुरक्षित वातावरण को बढ़ावा देने के लिए, प्रभाव क्षेत्र में गति और साथ ही मोटर चालित यातायात की मात्रा को कम करने के लिए आवश्यक उपाय किए जाने चाहिए। सड़कों पर जो मुख्य रूप से पैदल यात्री और एनएमटी के साथ-साथ 12 मीटर से कम या बराबर मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) के लिए डिजाइन किए गए हैं, में टेबल टॉप क्रॉसिंग, कैरिज वे सतहों, ट्रैफिक साइनेज इत्यादि के उपयोग से अधिकतम गति सीमा 20 किमी प्रति घंटे तक सीमित होनी चाहिए। अन्य सभी सड़कों के लिए, प्रभाव क्षेत्र में और उसके आसपास, गति 40 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

5.5 पार्किंग

- क) टी.ओ.डी. का उद्देश्य गैर-मोटर चालित यातायात (एन.एम.टी.) को बढ़ावा देना है जिसमें साइकिल का उपयोग सम्मिलित है। इसलिए नियमित अंतराल पर साइकिल पार्किंग की सुविधा उपलब्ध करायी जाये और प्रभाव क्षेत्र में उपयुक्त स्थान उपलब्ध कराये जाये। प्रभाव क्षेत्र के भीतर साइकिल के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए सार्वजनिक साइकिल साझाकरण प्रणाली की भी योजना बनाई जा सकती है।

- ख) वाहनों की पार्किंग की अनुमति इस तरह से नहीं दी जानी चाहिए जिससे शहर की सुंदरता नष्ट हो जाए। प्राथमिक सड़कों पर इमारतों के सामने वाहनों की पार्किंग से पड़ोस आमतौर पर प्रतिकूल रूप से प्रभावित होता है, इसलिए सड़क पर पार्किंग से बचा जाना चाहिए। यदि ऑन-स्ट्रीट पार्किंग की आवश्यकता है, तो इसे इस तरह से प्रदान किया जाना चाहिए, जिसमें यह पैदल चलने वालों और साइकिल चालकों के लिए मोटर चालित यातायात से एक बफर के रूप में कार्य करता है।
- ग) अनधिकृत पार्किंग को प्रतिबंधित करने और ऑन-स्ट्रीट पार्किंग के कारण होने वाली भीड़भाड़ से बचने के लिए एक प्रवर्तन तंत्र का होना महत्वपूर्ण है। प्रभाव क्षेत्र योजना में प्रभाव क्षेत्र में अनियंत्रित पार्किंग के लिए भारी जुर्माना के साथ एक पार्किंग प्रबंधन योजना होनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसे लागू किया जाए। साथ ही पार्किंग में दिन के समय और पार्किंग की अवधि के अनुसार मूल्य भिन्नता होनी चाहिए।

5.6 सड़क उन्मुख भवन और जीवंत सार्वजनिक स्थान

- क) उच्च गुणवत्ता वाले पैदल यात्री वातावरण सुनिश्चित करने के लिए मुख्य सड़कों, प्रमुख चौराहों, स्टेशनों और पार्किंग गैरेज के साथ भूतल पर खुदरा और अन्य सक्रिय उपयोग का समर्थन किया जाना चाहिए
- ख) सार्वजनिक स्थलों की प्राकृतिक निगरानी को बढ़ावा देने के लिए सभी चारदीवारी को हटाया जाना चाहिए। साथ ही भवनों का उन्मुखीकरण ऐसा होना चाहिए जो पैदल चलने वालों के मार्ग की ओर हो।
- ग) सड़कों पर एक प्राकृतिक निगरानी प्रणाली होनी चाहिए जिसमें मिश्रित उपयोग वाले सक्रिय अग्रभाग वेडिंग जोन और अपारदर्शी दीवार से परहेज किया जाना चाहिए जो पैदल चलने वालों विशेष रूप से महिलाओं बच्चों और बुजुर्गों के लिए एक सुरक्षित वातावरण सुनिश्चित करेगा। सड़कों का सुरक्षित बनाया जाएगा और नकारात्मक स्थानों को जीवंत बनाया जाएगा।
- घ) भूतल पर सामने की ओर को कम से कम 50 प्रतिशत बिना रंग के पारदर्शी अग्रभाग के साथ वाणिज्यिक गतिविधि का उपयोग करना चाहिए।
- च) पैदल-पथ/फुटपाथ को सक्रिय क्षेत्रों के रूप में डिजाइन किया जाना चाहिये जिसमें बच्चों के साथ-साथ वरिष्ठ नागरिकों के लिए बैठने के लिए स्मार्ट साइनेज और प्लाजा/पियाजा/जगह बनाने के प्रावधान हैं।
- छ) सौहार्दपूर्ण वातावरण बनाने के लिए अग्रभाग नियंत्रण/विकास नियमों पर विचार किया जाना चाहिए।
- ज) प्रेरित उच्च घनत्व के कारण उत्सर्जित होने वाले गर्मी-द्वीप प्रभाव का संतुलित करने के लिए लैंडस्केप योजना तैयार की जाएगी।

6 टी.ओ.डी. स्कीम

6.1 टी.ओ.डी. स्कीम के लिए मानदंड

- क) टी.ओ.डी. स्कीम का न्यूनतम क्षेत्र : तीव्र क्षेत्र के लिए न्यूनतम 5000 वर्गमीटर और संक्रमण क्षेत्र के लिए 1 हेक्टेयर
- ख) सुगम्यता – टी.ओ.डी. स्कीम एक विद्यमान सड़क से पहुंच योग्य होनी चाहिए जिसमें कम से कम 18 मीटर का विद्यमान राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) हो।
- ग) टी.ओ.डी. स्कीम का स्थानिक नियोजन – सम्पूर्ण योजना प्रभाव क्षेत्र के अंतर्गत आएगा।

- घ) टी.ओ.डी. स्कीम में असाधारण समावेश : आवास क्षेत्र और पड़ोस स्तर पीएसपी (उच्च माध्यमिक विद्यालयों और पार्कों को छोड़कर) के लिए निर्धारित भूखंडों को टी.ओ.डी. योजनाओं में सम्मिलित किया जा सकता है शर्त यह होगी कि अतिरिक्त भूमि डीई/डीई के घटक भूस्वामियों की हो। ऐसे मामलों में स्कीम में एक ही प्रकार की और एक ही क्षेत्र की समकक्ष सुविधाएं प्रदान की जाएगी। ये सुविधाएं यूआरडीपीएफआई दिशानिर्देशों के अनुसार योजना की अनिवार्य सार्वजनिक और अर्द्धसार्वजनिक (पीएसपी) आवश्यकताओं के अतिरिक्त होगी।
- च) टी.ओ.डी. स्कीम के तहत अलग भूखंडों को सम्मिलित करना :
 एक टीओडी स्कीम का गठन अलग अलग भूखंडों (दो भूखंडों से अधिक नहीं) से किया जा सकता है जो तीव्र क्षेत्र में 5000 वर्गमीटर तक और संक्रमण क्षेत्र में 1 हेक्टेयर जो गैर-सन्निहित हो सकता है लेकिन निम्नानुसार अलग नहीं किया जाएगा
 सार्वजनिक सड़कें (12 मीटर से अधिक मार्गाधिकार)
 सार्वजनिक नालियां (3 मीटर से अधिक चौड़ाई)
- छ) टी.ओ.डी. स्कीम के लिए भूखंडों का समामेलन और पुनर्गठन/विद्यमान सड़कों और खुले स्थानों का पुनर्गठन।
 सभी टीओडी स्कीम के लिए भूखंडों का समामेलन और पुनर्गठन (आवास क्षेत्र और पड़ोस पीएसपी सहित) की अनुमति होगी। एक टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र के भीतर विद्यमान सड़कों और खुले स्थानों के पुनर्विन्यास की अनुमति दी जाएगी इन शर्तों पर कि
 I. पुनः पुनर्विन्यास किया गया लेआउट सड़कों और खुले स्थानों के नीचे समान या अधिक क्षेत्र प्रदान करता है। जिन क्षेत्रों में पैदल चलने वालों के लिए सड़कों का एक अच्छा नेटवर्क पहले से उपलब्ध है उन्हें यथासंभव संरक्षित किया जाएगा।
 II. सार्वजनिक पार्कों और सड़कों के मामले में संबंधित क्षेत्रीय एजेंसी से उचित अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया है तो ऐसे सार्वजनिक क्षेत्रों को सम्बन्धित सार्वजनिक एजेंसी को सौंप दिया जाएगा और हर समय जनता के लिए खुला रहेगा
 III. विद्यमान पेड़ों का कम से कम नुकसान हो
- ज) टी.ओ.डी. स्कीम की तैयारी
 संबंधित प्रभाव क्षेत्रों के भीतर सभी भूमि और संपत्तियां इस नीति के मानदंडों के अनुसार विकास करने के लिए पात्र होगी बशर्ते वे इस नीति के अन्तर्गत निर्धारित टी.ओ.डी. स्कीम को शुरू करने की आवश्यकताओं को पूरा करती हो, इच्छुक भूमि मालिक सरकार द्वारा निर्धारित नीति/दिशानिर्देशों/विनियमों में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार एक टी.ओ.डी. स्कीम तैयार करके डीई के रूप में आवेदन कर सकते हैं और इसे समिति द्वारा तय किए गए आवश्यक आवेदन शुल्क के साथ टीसीपीडी को जमा कर सकते हैं।

6.2 टी.ओ.डी. स्कीम अनुमेय मिश्रण

टी.ओ.डी. स्कीम में एक ही या अलग-अलग भूमि उपयोग के भूखंड सम्मिलित हो सकते हैं (आमतौर पर खाली भूमि पर बड़ी योजनाएँ) या विभिन्न उपयोग परिसर (आमतौर पर ब्राउन फील्ड साइट जहां सकल भूमि उपयोग को अनुमोदित लेआउट योजना के अनुसार विभिन्न उपयोग परिसरों के छोटे भूखंडों

में विभाजित किया गया है) टी.ओ.डी. स्कीम में प्रत्येक भूखंड के लिए उपयोग का अनुमेय मिश्रण नीचे दी गई तालिका के अनुसार होगा।

तालिका संख्या 1 : टी.ओ.डी. स्कीम में उपयोगों का मिश्रण/एफएआर का वितरण (न्यूनतम 18 मीटर मार्गाधिकार से सटे भूखंडों के लिए)

	उपयोगों का अनुमेय मिश्रण (टी.ओ.डी. स्कीम में एफएआर का वितरण)			
	आवासीय के लिए न्यूनतम एफएआर का उपयोग	वाणिज्यिक के लिए न्यूनतम एफएआर का उपयोग	पीएसपी और/या उपयोगिताओं के लिए न्यूनतम एफएआर का उपयोग	अन्य उपयोगों के लिए न्यूनतम एफएआर का उपयोग
मिश्रित उपयोग (ब्राउनफील्ड)	10%	30%	योजना में प्रस्तावित घनत्व के अनुसार, यदि कोई पीएसपी सुविधा उपलब्ध नहीं है।	शेष 50 प्रतिशत एफएआर किसी भी उपयोग के लिए हो सकता है।
मिश्रित उपयोग (ग्रीनफील्ड)	30%	10%	20%	शेष 40 प्रतिशत एफएआर का उपयोग किसी अन्य उपयोग में किया जाना है।
परिवहन टर्मिनल/नोड्स	20%	10%	10%	शेष 50 प्रतिशत एफएआर परिवहन के लिए सभी परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद किसी भी उपयोग के लिए हो सकता है।

इस शेष एफएआर को परियोजना की आवश्यकता के अनुसार किसी भी अनुपात में आवासीय, वाणिज्यिक और पीएसपी के मिश्रण के रूप में उपयोग किया जा सकता है।

6.3 मिश्रित भूमि उपयोग के लिए प्रावधान :

टी.ओ.डी. स्कीम के लिए उपयोगों का समग्र मिश्रण प्रत्येक घटक भूखंड के लिए गणना किए गए मिश्रण का योग होगा। डीई के पास डिजाइन विचारों के अनुसार पूरे पुनर्गठित योजना क्षेत्र पर इस तरह के मिश्रण का उपयोग करने का लचीलापन होगा, इस शर्त पर कि समग्र मिश्रण बनाए रखा जाए। निर्धारित मिश्रण को भवनों के भीतर उपयोगों के ऊर्ध्वाधर मिश्रण के माध्यम से भी निम्न शर्तों के साथ प्राप्त किया जा सकता है :

- क) केवल गैर-विनिर्माण उद्योग (सेवा उद्योग जैसे आईटी/आईटीईएस, बीपीओ/केपीओ, आदि) और गैर-प्रदूषणकारी एमएसएमई इकाइयों को आवासीय, वाणिज्यिक या संस्थागत जैसे अन्य

उपयोगों के साथ जोड़ा जा सकता है, जिनमें अलग परिसंचरण क्षेत्र होते हैं और सभी अग्नि सुरक्षा मानदंडों को पूरा करते हैं।

- ख) शैक्षणिक संस्थान, आंगनवाड़ी, शिशु गृह, वृद्धाश्रम आदि स्वास्थ्य सुविधायें, दंडात्मक संस्थान जैसे सुधार सुविधाओं, जेलों, आदि या विनिर्माण और/या भंडारण सुविधाओं के साथ संयुक्त नहीं हैं।
- ग) ऊपर वर्णित शैक्षिक और स्वास्थ्य सुविधाओं को अनिवार्य रूप से निचली मंजिलों पर विकसित किया जाएगा, अधिमानतः खुले स्थानों तक पहुंच के साथ टी.ओ.डी. योजना के हिस्से के रूप में योजना बनाई जा रही है।
- घ) प्रचलित उप-नियमों और एनबीसी-2016 की वैधानिक आवश्यकताओं का अनुपालन करते हुए, उपयोग के ऊर्ध्वाधर मिश्रण वाले भवनों में आवश्यकतानुसार अलग प्रवेश/निकास और सर्विस कोर प्रदान करना होगा।
- च) मिश्रित उपयोग वाली सभा भवन (असेंबली)/व्यापारिक अधिभोग वाले भवन, भवनों के असेंबली/व्यापारिक अधिभोग भाग की ऊंचाई को 30 मीटर तक सीमित कर सकेंगे। इस ऊंचाई से ऊपर इमारतों का उपयोग व्यवसाय या आवासीय अधिभोग के लिए 240 मिनट की अग्नि रेटिंग पृथक्करण के साथ किया जा सकता है। 30 मीटर से ऊपर के ऐसे अधिभोग के लिए स्वतंत्र निकास प्रदान किया जाएगा और एसेंबली/व्यापारिक अधिभोग के निकास में हस्तक्षेप नहीं करेगा (नेशनल बिल्डिंग कोड 2016 के अनुसार)।

सबसे सक्रिय उपयोग के लिए कड़े मानदंडों के अनुसार अग्नि सुरक्षा मानदंडों पर विचार किया जाएगा।

6.4 टी.ओ.डी. स्कीम लेआउट में अनिवार्य सार्वजनिक क्षेत्र

- क) ग्रीन पब्लिक स्पेस
 - I. समामेलित भूखंड के 20 प्रतिशत क्षेत्र को सार्वजनिक उपयोग के लिए हरित सार्वजनिक स्थान के रूप में नामित किया जाएगा। डीई अनुमोदित लेआउट योजना के अनुसार हरित सार्वजनिक स्थान को डिजाइन और विकसित करेगा, और इसे रखरखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को सौंप देगा। ऐसी हरियाली के नीचे या भीतर किसी भी प्रकार की पार्किंग की अनुमति नहीं होगी।
 - II. ऐसी हरियाली हर समय गेट रहित, जनता के लिए खुली रहेगी और कम से कम एक तरफ एक प्रमुख आरओडब्ल्यू (18 मीटर या उससे अधिक) से सीधी पहुंच होगी। डीई 2000 वर्ग मीटर के न्यूनतम क्षेत्र के साथ कम से कम एक संगठित हरा क्षेत्र प्रदान करेगा।
 - III. रहने वालों के एकान्तिक उपयोग के लिए डीई द्वारा अतिरिक्त 10 प्रतिशत हरित/मनोरंजक क्षेत्र विकसित किया जाएगा। इसमें प्लाजा, टोट-लॉट्स, ग्रीन स्पेस, विभिन्न स्तरों पर हरे रंग की छतें, उद्यान, सामान्य क्षेत्र इत्यादि शामिल हो सकते हैं, जो बेसमेंट, चबूतरा (पोडियम), टेरेस इत्यादि के शीर्ष पर भी प्रदान किए जा सकते हैं। इसके लिए उपयोग किए जाने वाले पोडियम क्षेत्र की सीमा ग्राउंड कवरेज की गणना के लिए परिकलन में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।
 - IV. संबंधित स्थानीय निकाय आईजेडपी में परिकल्पित सार्वजनिक उपयोगिताओं के प्रावधान के लिए प्रत्येक टी.ओ.डी. स्कीम के तहत हरित सार्वजनिक स्थानों के लिए आरक्षित भूमि के अधिकतम 10 प्रतिशत तक का उपयोग कर सकते हैं।

ख) सार्वजनिक सड़क नेटवर्क

डीई निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत सार्वजनिक उपयोग के लिए अतिरिक्त सड़कों/मार्ग उपलब्ध कराएगा।

- I. लगभग 250 मीटर सी/सी (Centre to Centre Spacing) के वाहन मार्ग नेटवर्क और लगभग 100 मीटर सी/सी के पैदल यात्री नेटवर्क के साथ सड़क नेटवर्क की योजना बनाई जानी चाहिए।
- II. जमीनी परिस्थितियों के आधार पर टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र के भीतर स्ट्रीट ग्रिड अर्थात् आरओडब्ल्यू के बीच सी/सी रिविक्ट की आवश्यकता को अधिकतम 10 प्रतिशत तक शिथिल किया जा सकता है।
- III. टी.ओ.डी. स्कीम लेआउट में सड़क नेटवर्क की योजना बनाते समय ग्रिड पैटर्न का पालन किया जाना चाहिए।
- IV. मृत सिरों (Dead ends) से बचना चाहिए। ऐसे मामले में जहां मृत सिरों/बन्द गली से बचा नहीं जा सकता है, वहां (cul-de-sacs) का निर्माण किया जाना चाहिए।
- V. पैदल चलने वालों की आवाजाही और सार्वभौमिक बाधा मुक्त डिजाइन अवधारणा को ध्यान में रखते हुए सड़कों को डिजाइन किया जाना है।
- VI. सड़क नेटवर्क में साइकिल ट्रैक और पैदल पथ को सम्मिलित करने के लिए डिजाइन और विकास किया जाएगा जो अत्याधुनिक विनिर्देशों के अनुसार होगा।
- VII. उपयुक्त स्थानों पर वेंडर जोन प्रस्तावित किए जाएंगे।
- VIII. परिवेश को आकर्षक और उपयुक्त रूप से लैंडस्केप किया जाना है।
- IX. हरे और सड़कों सहित ऐसे सभी सार्वजनिक क्षेत्रों को राष्ट्रीय शहरी हरित दिशानिर्देश 2014 शहरी विकास मंत्रालय भारत सरकार के अनुसार डिजाइन किया जाएगा और डीई द्वारा विकसित किया जाएगा और रखरखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को बिना शुल्क सौंप दिया जाएगा।

6.5 टी.ओ.डी. स्कीम से अपवर्जन

क) शहर-स्तरीय पीएसपी भूखंड

शहर-स्तरीय पीएसपी प्लॉट (समुदाय जिला या क्षेत्रीय पीएसपी और माध्यमिक विद्यालय) किसी भी टीओडी स्कीम का हिस्सा नहीं हो सकते हैं।

तथापि, स्वास्थ्य, शिक्षा और अन्य पीएसपी सुविधाओं के लिए टी.ओ.डी. नोड्स में बढ़े हुए घनत्व की अतिरिक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए ऐसे किसी भी पीएसपी भूखंडों (1 हेक्टेयर से अधिक या बराबर) को पूरी तरह से टी.ओ.डी. प्रभाव क्षेत्र के भीतर आने की अनुमति दी जाएगी जो केवल पीएसपी गतिविधियों की अनुमति देने वाली स्टैंडअलोन टीओडी स्कीम के रूप में आवेदन करने के लिए होगी। ऐसी योजनायें मौजूदा अनुमेय एफएआर के 15 गुना के अतिरिक्त एफएआर का अधिकतम 40 तक लाम उठा सकती हैं। निम्नलिखित अतिरिक्त शर्तें लागू होंगी :

- I. मिश्रित उपयोग मानदंड ऐसी साइटों पर लागू नहीं होंगे और विद्यमान उपयोग परिसर को यथास्थित रखा जाएगा।
- II. स्कूल भूखंडों के मामले में, खेल के मैदानों के अन्तर्गत विद्यमान क्षेत्र को उसी भूखंड के भीतर बनाए रखा जाएगा या बढ़ाया जाएगा।
- III. बगल की सड़क की आरओडब्ल्यू 18 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

6.6 डिजाइन और सौंदर्यशास्त्र

क) सड़क और ब्लॉक लेआउट

- I. टी.ओ.डी. क्षेत्र के विकास प्रस्तावों को डिजाइन करते समय, नई सड़कों और पैदल मार्गों को विद्यमान स्थानीय सड़क पैटर्न में सम्मिलित किया जाएगा।
- II. टी.ओ.डी. क्षेत्रों की सभी सड़कों में सड़क के दोनों ओर फुटपाथ होंगे जो उच्च मात्रा में पैदल चलने वालों की गतिविधि को समायोजित कर सकते हैं और उनका लेआउट ट्रांजिट स्टेशन/ कॉरिडोर की ओर उन्मुख होना चाहिए।
- III. जहां भी संभव हो सड़क और भवन विन्यास का डिजाइन विस्ता बनाने या एक ऐतिहासिक विशेषता, भवन या सार्वजनिक स्थान के दृष्ट्यावलोकन के लिए डिजाइन किया जाएगा।

ख) भवन डिजाइन विवरण

टी.ओ.डी. क्षेत्र में इमारतों को यह सुनिश्चित करने के लिए डिजाइन किया जाएगा कि पैदल यात्री की प्रत्येक सुविधा को वरियता दी जाएगी।

- I. दृश्य रुचि और अति सुरक्षा हेतु अनौपचारिक दृश्य में आसानी प्रदान करने के लिए दरवाजे और खिड़कियां सड़क की ओर उन्मुख होनी चाहिए।
- II. पैदल चलने वालों के लिए दृश्य रुचि प्रदान करने के लिए टी.ओ.डी. क्षेत्रों में इमारत की भूतल मंजिल पर विभिन्न प्रकार की वास्तुशिल्प सुविधाओं का उपयोग किया जाएगा।
- III. फुटपाथ के साथ मानव स्तर बनाए रखने और सार्वजनिक सड़क पर भवनों की छाया प्रभाव को कम करने के लिए 4-5 मंजिला से अधिक ऊंची इमारतें ऊंची मंजिलों को पीछे हटकर निर्माण करना होगा।

- 6.7 सार्वजनिक पारगमन अवसंरचना (पब्लिक ट्रांजिट इंफ्रास्ट्रक्चर) एजेंसियां और रेलवे
टी.ओ.डी. मानदंडों के आवेदन के लिए किसी भी सार्वजनिक पारगमन अवसंरचना एजेंसियों और रेलवे के सम्बन्ध में परिवहन के लिए परिचालन क्षेत्र जैसे ट्रैक, डिपो, वायडक्ट्स, गाइड-वे आदि को एफएआर/ग्राउंड कवरेज/न्यूनतम योजना क्षेत्र की गणना के लिए टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र का हिस्सा नहीं माना जाएगा, स्टेशन क्षेत्र विकास के लिए संयुक्त उपक्रमों पर रेलवे/सार्वजनिक ट्रांजिट इंफ्रास्ट्रक्चर एजेंसियों और अन्य निकटवर्ती भूमि-स्वामित्व वाली एजेंसियों (सार्वजनिक और निजी दोनों) के बीच विचार किया जा सकता है। जहां भी संभव हो, टी.ओ.डी. स्कीम के विकास और जन परिवहन स्टेशनों के बीच समैकन स्तर पर एकीकरण सुनिश्चित किया जाएगा, और इसके लिए लागत डीई और सार्वजनिक परिवहन अवसंरचना एजेंसी द्वारा संयुक्त रूप से वहन की जाएगी।

दो टी.ओ.डी. नोड्स (जहाँ ऐसे टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव क्षेत्र आसन्न और सन्निहित हैं) में आने वाली टी.ओ.डी. स्कीम पर अनुमोदन के लिए विचार किया जा सकता है, जबकि वे इस नीति के तहत अन्य सभी शर्तों को पूरा करती हों।

7. नीति के कार्यान्वयन के लिए रूपरेखा

7.1 समिति का गठन

सचिव आवास, उत्तराखण्ड सरकार (जीओयूके) की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया जाएगा जिसमें नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग, जिला स्तरीय विकास प्राधिकरण (डीएलडीए) और विभिन्न सेवा प्रदाता एजेंसियों के प्रतिनिधि सम्मिलित होंगे। समिति की बैठक वर्ष की प्रत्येक तिमाही में पूर्व-निर्धारित तिथि/दिन पर होगी। यह समिति निम्न के लिए जिम्मेदार होगी :

- क) किसी भी नए प्रभाव क्षेत्र का अनुमोदन (विनियमों के तहत पहचाने गए किसी भी प्राथमिकता वाले नोड के अलावा)।
- ख) आईजेडपी में निर्धारित क्षेत्र सुधार के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए कार्यों का समन्वय और निगरानी करना।
- ग) नीति में उल्लिखित विभिन्न एजेंसियों की भूमिकाओं और जिम्मेदारियों का निर्णय/संशोधन/बदलाव करना।
- घ) क्षेत्र सुधार के लिए सभी व्यय को टी.ओ.डी. निधि से स्वीकृत करना।
- च) नीति के प्रभावी कार्यान्वयन से संबंधित कोई अन्य मामला।

7.2 नीति की सुविधा/तैयारी/कार्यान्वयन

- क) टीसीपीडी इस नीति के प्रावधानों और शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी), भारत सरकार (जीओआई) द्वारा अन्य दिशानिर्देशों के अनुसार टी.ओ.डी. विकास करने के लिए पात्र प्रभाव क्षेत्र की पहचान करेगा और सरकार द्वारा आवश्यक समय-समय पर इसे अद्यतन/संशोधित करेगा। अन्य बातों के साथ-साथ उत्तराखण्ड मेट्रो रेल कॉरपोरेशन (यूकेएमआरसी) या कोई अन्य एजेंसी संबंधित बोर्डों द्वारा अनुमोदित अपनी परियोजनाओं के प्रस्तावित संरेखण को टी.ओ.डी. नोड्स की पहचान के लिए टीसीपीडी को साझा कर सकती है।

नोट : टी.ओ.डी. नोड्स को निम्नानुसार अंतिम रूप दिया जा सकता है -

- i. यदि सार्वजनिक परिवहन कॉरिडोर को उत्तराखण्ड सरकार (जीओयूके) द्वारा अनुमोदित किया गया है और मास्टर प्लान/जोनल प्लान में कॉरिडोर प्रस्ताव को जोड़ने के लिए अनुमोदन की प्रति टीसीपीडी को प्रस्तुत की गई है।
- ii. यदि नगरों/नगरों के स्वीकृत मास्टर प्लान में सार्वजनिक परिवहन गलियारों का प्रस्ताव किया गया है।
- ख) टीसीपीडी टी.ओ.डी. के प्रभाव क्षेत्र को चित्रित करेगा।
- ग) टीसीपीडी नीति के प्रावधानों के अनुसार चयनित टी.ओ.डी. नोड्स के लिए आईजेडपी की तैयारी/तैयारी सुनिश्चित करेगा।

- घ) जिला स्तरीय विकास प्राधिकरण (डीएलडीए) को निधियों के प्रबंधन के लिए एक समर्पित टी.ओ.डी. खाते की स्थापना और प्रबंधन करना चाहिए।
- च) डीएलडीए को टी.ओ.डी. नीति के कार्यान्वयन से संबंधित सभी मामलों के लिए एक समर्पित पोर्टल या माइक्रोसाइट स्थापित करना चाहिए।
- छ) मेट्रो स्टेशनों और अन्य नई सड़कों/पलाईओवरों की योजना और डिजाइनिंग को टीसीपीडी से आवश्यक अनुमोदन/समन्वय लेना चाहिए।

7.3 टी.ओ.डी. स्कीम की स्वीकृति (डीई द्वारा प्रस्तुत)

डीई भूमि/भवन को टी.ओ.डी. नोड में एकत्रित करेगा और सभी नियमों और शर्तों का उल्लेख करते हुए लिखित समझौते के साथ भूस्वामियों की सहमति प्राप्त करेगा। डीई टी.ओ.डी. स्कीम तैयार करेगा और इसे अनुमोदन के लिए समिति द्वारा तय किए गए अपेक्षित आवेदन शुल्क के साथ नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग को प्रस्तुत करेगा।

स्कीम को नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग द्वारा अनुमोदित किया जाएगा। टी.ओ.डी. स्कीम को स्वीकृति के लिए तभी विचार किया जाएगा जब अनुमोदित आईजेडपी में परिकल्पित पैदल यात्री आवागमन, साइकिलिंग इंफ्रास्ट्रक्चर, एनएमटी, प्लेस मेकिंग, सामाजिक/भौतिक अवसंरचना आदि शुरू हो गए हों। उचित बुनियादी ढांचे के बिना घनत्व जोड़ने की अनुशंसा नहीं की जाती है।

इस गतिविधि के लिए, डीई को कुल भूमि के दसवें हिस्से के बराबर या योजना के लिए समिति द्वारा तय किए गए तरीके से मूल्य के टीडीआर (वर्गमीटर में) से पुरस्कृत किया जाएगा।

7.4 अतिरिक्त एफएआर शुल्क का भुगतान

आधार एफएआर के ऊपर आवश्यक अतिरिक्त एफएआर (आधार एफएआर प्रचलित एफएआर होगा या समिति द्वारा तय किया जाएगा) खरीद योग्य एफएआर (जो न्यूनतम 1.0 होगा) के रूप में होगा और शेष टीडीआर या खरीद योग्य एफएआर के माध्यम से होगा। क्रय योग्य एफएआर की दरें समिति द्वारा तय की जाएंगी। डीई संबंधित स्थानीय निकायों/विकास प्राधिकरणों को क्षेत्र में सुधार और बुनियादी ढांचे के विस्तार कार्यों (आवश्यकतानुसार) के लिए अतिरिक्त एफएआर शुल्क का भुगतान करेगा।

7.5 अतिरिक्त एफएआर प्रभावों का प्रावधान

एफएआर शुल्क डीएलडीए द्वारा एकत्र किया जाएगा और प्रत्येक प्रभाव क्षेत्र के लिए स्थापित एक समर्पित टी.ओ.डी. फंड के माध्यम से घेराबंदी की जाएगी।

7.6 टी.ओ.डी. प्रभाव क्षेत्र के भीतर मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन (एमएमआई)

टी.ओ.डी. नोड्स के भीतर मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन (एमएमआई) के लिए परियोजनायें संबंधित विभागों या एजेंसियों द्वारा समिति द्वारा या तय किए गए अनुसार कार्यान्वित की जा सकती हैं।

7.7 टी.ओ.डी. प्रभाव क्षेत्र में जीरो टॉलरेंस

यातायात उल्लंघनों के लिए जीरो टॉलरेंस जोन होगा और आईजेडपी में अनुशंसित उपायों सहित पार्किंग विनियमन, वन-वे/टू-वे ट्रैफिक मैनेजमेंट आदि जैसी कोई भी प्रबंधन पहल संबंधित विभाग द्वारा लागू की जाएगी।

7.8 शिकायत निवारण

टी.ओ.डी. नीति के कार्यान्वयन के दौरान शिकायत निवारण समिति का अधिदेश होगा।

7.9 डीई द्वारा लागू शुल्क और शुल्क का भुगतान

सभी लागू शुल्क और मूल्य (बाह्य/आंतरिक विकास शुल्क) का भुगतान डीई द्वारा किया जाएगा और सरकार के निर्देशों/समिति के प्रावधानों के अनुसार विकास को निष्पादित करेगा।

नोट : संबंधित स्थानीय निकाय इस नीति के विकास नियंत्रणों को अपनी वर्तमान अनुमोदन प्रणाली के साथ एकीकृत करेंगे ताकि टी.ओ.डी. योजनाओं के पारदर्शी और फास्ट-ट्रैक अनुमोदन को सुनिश्चित किया जा सके। आईजेडपी के अनुमोदन के लिए ऑनलाइन प्रणाली को अपनाया जाना चाहिए। समयबद्ध अनुमोदन प्रक्रिया और एकल खिड़की मंजूरी को प्राथमिकता दी जाती है।

8. टी.ओ.डी. स्कीम के लिए विकास नियंत्रण मानदंड

8.1 इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड सभी टी.ओ.डी. स्कीम पर लागू होंगे और मास्टर प्लान के भीतर किसी अन्य नीति/प्रावधानों के साथ विवाद के मामले में यह लागू होंगे। टी.ओ.डी. स्कीम में प्रस्तावित विकास अंतर्गत नए विकास, आंशिक/पूर्ण पुनर्निर्माण और वर्तमान संरचनाओं के आंशिक/पूर्ण बदलाव रेट्रोफिटिंग का मिश्रण हो सकता है। अपनाई जाने वाली रणनीति का विस्तृत विवरण डीई द्वारा टी.ओ.डी. स्कीम प्रस्तुत करने के भाग के रूप में दिया जाएगा और नीति/दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अनुमोदित किया जाएगा।

8.1.1 तल क्षेत्र अनुपात (एफएआर) :

क) एक टी.ओ.डी. स्कीम के लिए एफएआर की गणना सभी घटक भूखंडों के लिए एफएआर गणना के योग के रूप में की जाएगी। प्रत्येक घटक भूखंड के लिए एफएआर पात्रता की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

- ब्राउनफील्ड टी.ओ.डी. नोड्स में, तीव्र क्षेत्रों में एफएआर 3.5 और संक्रमण क्षेत्र में 2.5 होगा।
- ग्रीनफील्ड टी.ओ.डी. नोड्स में, तीव्र क्षेत्रों में एफएआर 4.0 और संक्रमण क्षेत्र में 3.0 होगा।
- ग्रीनफील्ड टी.ओ.डी. नोड्स में 4 हेक्टेयर या अधिक के क्षेत्र में बड़ी टी.ओ.डी. स्कीम, यदि संभव हो तो घटक भूखंडों पर 5.0 के एफएआर के लिए पात्र होंगी।
- ऊपर उल्लिखित एफएआर सीमाएं सामान्य दिशानिर्देश हैं और स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार एवं पहुंच मार्ग की चौड़ाई के दृष्टिगत भिन्न हो सकती हैं और समिति को इस हेतु तार्किक कारण प्रस्तुत किए जाएंगे।

- ख) जबकि संपूर्ण अधिकतम एफएआर की खपत अनिवार्य नहीं है, सभी टी.ओ.डी. स्कीम द्वारा निम्नलिखित सुनिश्चित किया जाएगा :
- न्यूनतम एफएआर उपयोग प्रत्येक भूखंड के लिए वर्तमान अनुमेय एफएआर के बराबर होगा।
 - उपयोगों के मिश्रण का समग्र अनुपात हमेशा बनाए रखा जाएगा।
- ग) ऐसी टी.ओ.डी. स्कीम के मामले में जिसमें वर्तमान सर्विस लेन/सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालियां/सार्वजनिक पार्क आदि सम्मिलित हैं, ऐसे क्षेत्रों के अंतर्गत भूमि पर एफएआर की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा।
- घ) सार्वजनिक शौचालय, पुल आदि जैसे विकास के हिस्से के रूप में प्रदान की जाने वाली कोई भी सार्वजनिक सुविधाएं एफएआर से मुक्त होंगी, इस शर्त के अधीन कि वे डीई द्वारा नियमित रूप से बनाए रखी जाती हैं और हर समय जनता के लिए खुली और सुलभ रहती हैं। ऐसा न करने पर संबंधित स्थानीय निकाय इसे अपने हाथ में ले लेगा।
- च) टी.ओ.डी. स्कीम जो ऊंचाई प्रतिबंधों के कारण अनुमेय एफएआर का उपयोग करने में सक्षम नहीं हैं, उन्हें हरित सार्वजनिक स्थानों के तहत बनाए जाने वाले क्षेत्र के अतिरिक्त क्षेत्र में, भू-आच्छादन और सेट बैक में छूट की अनुमति दी जा सकती है।
- छ) साइट के स्थान संबंधी पहलू और भूवैज्ञानिक पहलू के आधार पर समिति द्वारा ऊंचाई प्रतिबंधों में शिथिलता दी जा सकती है।

8.1.2 ग्राउंड कवरेज – ग्राउंड कवरेज संपूर्ण टी.ओ.डी. स्कीम / प्लॉट क्षेत्र का अधिकतम 50 प्रतिशत होगा।

8.1.3 ईडब्ल्यूएस/किफायती आवास – ईडब्ल्यूएस/किफायती आवास (ईडब्ल्यूएस, एलआईजी, एलएमआईजी का मिश्रण) का प्रस्ताव करने वाली टी.ओ.डी. स्कीम जो अन्य इकाइयों से 30 प्रतिशत अधिक हो, में अन्य स्कीमों के लिए क्रय योग्य एफएआर के दो-तिहाई दरों पर दिया जाएगा।

8.1.4 परिसंचरण

8.1.4.1 पार्किंग :

- क) टी.ओ.डी. स्कीम में 1.5 समतुल्य कार स्पेस (ईसीएस) प्रति 100 वर्ग मीटर प्रदान करेंगी। साइकिल के लिए निर्धारित पार्किंग क्षेत्र के अनिवार्य 10 प्रतिशत के साथ कवर किए गए क्षेत्र होगा।
- ख) शारीरिक रूप से अक्षम लोगों की पार्किंग के लिए आसानी से सुलभ प्रमुख स्थानों पर पार्किंग का प्रावधान भारतीय सड़क कांग्रेस कोड आईआरसी : 103:2012 के अनुसार किया जाएगा।
- ग) डीई टी.ओ.डी. स्कीम के भीतर सभी पार्किंग सुविधाओं का कम से कम 25 प्रतिशत सार्वजनिक पार्किंग सुविधा के रूप में, जहां कहीं भी संभव हो, ग्रेड पार्किंग के रूप में प्रदान करेगा।
- घ) पार्किंग का प्राविधान स्टैक पार्किंग, सरफेस पार्किंग, पोडियम पार्किंग, सतह पर या बेसमेंट या पोडियम के भीतर या किसी अन्य नवीन तरीकों के रूप में हो सकती है, इन सभी की गणना ईसीएस आवश्यकता के लिए की जाएगी। जबकि सड़कों पर अग्रभाग सक्रिय वाणिज्यिक ग्रेड पर बनाए रखा जाएगा। विभिन्न ब्लॉकों के बेसमेंट को जोड़ा/एकीकृत किया जा सकता है।
- च) किसी भी निर्दिष्ट ग्रीन पब्लिक स्पेस पर या उसके नीचे किसी भी पार्किंग की अनुमति नहीं दी जाएगी।

8.1.4.2 पैदल चलने वालों की आवाजाही

टी.ओ.डी. स्कीम के तहत पैदल चलने वालों की आवाजाही को अत्याधुनिक डिजाइन/विनिर्देश के अनुसार शारीरिक रूप से विकलांग लोगों के आवागमन, बुजुर्गों और बच्चों को प्राथमिकता देते हुए प्रदान किया जाएगा। स्काईवॉक को विभिन्न क्षेत्रों, टी.ओ.डी. योजनाओं के भीतर भवनों को आपस में जोड़ने के लिए विकसित किया जाएगा, जिन्हें अन्य टी.ओ.डी. योजनाओं और जन परिवहन स्टेशनों के साथ एकीकृत किया जाएगा।

8.2 अन्य अनिवार्य प्रावधान

8.2.1 अनिवार्य स्थिरता प्रावधान :

संपूर्ण विकास को एकीकृत भवन उपविधि 2016, टीसीपीओ और प्रचलित मास्टर प्लान में दिए गए अनिवार्य स्थिरता प्रावधानों (Mandatory Sustainability Provisions) के अनुरूप होना चाहिए। इसमें निम्नांकित सम्मिलित है :

- क) जल संरक्षण और प्रबंधन, जिसमें वर्षा जल संचयन, कम पानी की खपत वाली नल साज-सज्जा, अपशिष्ट जल पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग और पक्का फर्श (हार्ड स्केप) को कम करना सम्मिलित है।
- ख) सौर ऊर्जा उपयोग, जिसमें सौर फोटोवोल्टिक पैनलों की स्थापना, और सौर सहायक जल तापन प्रणालियों की स्थापना सम्मिलित है।
- ग) कम ऊर्जा खपत प्रकाश व्यवस्था (विद्युत उपकरण – बीईई स्टार और ऊर्जा कुशल उपकरण) और एचवीएससी सिस्टम में ऊर्जा दक्षता सहित ईसीबीसी का पालन किया जाएगा।
- घ) अपशिष्ट प्रबंधन, अपशिष्ट का पृथक्करण और जैविक अपशिष्ट प्रबंधन, सीवेज निपटान सहित किया जायेगा।
- च) परियोजना को गोल्ड/प्लैटिनम रेटेड ग्रीन बिल्डिंग के रूप में प्रमाणित किया जाएगा।
- छ) सार्वभौमिक बाधा मुक्त पहुंच – टी.ओ.डी. स्कीम के भीतर सभी सार्वजनिक स्थान, सड़कें, हरित सार्वजनिक स्थान, पार्किंग क्षेत्र, भवन इत्यादि और अनुमोदित आईजेडपी के अनुसार किए गए सभी क्षेत्र सुधार कार्यों को बाधा मुक्त सार्वभौमिक पहुंच के लिए डिजाइन किया जाएगा। जो आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय, भारत सरकार के विकलांग और बुजुर्ग व्यक्तियों के लिए बाधा मुक्त निर्मित पर्यावरण के लिए सामंजस्यपूर्ण दिशानिर्देश 2016 के अनुसार होगा।
- ज) शहरी डिजाइन, परिदृश्य और निर्मित पर्यावरण के लिए अतिरिक्त विकास नियंत्रण पृथक से बनाए जाएंगे ताकि भवन और साइट-स्तरीय पहलुओं जैसे सक्रिय फ्रंटेंज, सड़कों के दृश्य, हरे नीले बुनियादी ढांचे के एकीकरण आदि को विनियमित किया जा सके।

8.3 स्कीम के अंतर्गत न्यूनतम भूखंड क्षेत्र

तीव्र क्षेत्र	संक्रमण क्षेत्र
2000 वर्गमीटर	3000 वर्गमीटर

8.4 स्कीम के अंतर्गत घनत्व

तीव्र क्षेत्र	संक्रमण क्षेत्र
500-600 डीयू/हेक्टेयर	400- 500 डीयू/हेक्टेयर

8.5 ऊंचाई प्रतिबंध :

भवन की अधिकतम ऊंचाई सड़क की चौड़ाई के 1.5 गुना तथा अग्र सेटबैक के योग से अधिक नहीं होनी चाहिए, बशर्त अग्र सेटबैक अधिकतम 16 मीटर से अधिक आगणित नहीं होगा (ऊंचाई की सीमा के लिए एनबीसी कोड)।

भवन ऊंचाई हेतु अन्य प्रतिबंध यथा भारतीय हवाईअड्डा प्राधिकरण के नियमों और लागू कानूनों के अनुसार संरचनात्मक स्थिरता/अग्नि सुरक्षा अनुपालन और राज्य के प्रचलित भवन उपविधियाँ, राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 और शहर के मास्टर प्लान के अधीन होंगे।

नोट - भवन को छोड़कर स्कीम/भूखंड का कोई अन्य क्षेत्र ऊंचा नहीं किया जाएगा क्योंकि यह पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों, वृद्ध व्यक्तियों और विशेष रूप से विकलांग नागरिकों आदि की सुगम आवाजाही में बाधा उत्पन्न कर सकता है।

8.6 बिल्डिंग लाइन/सेटबैक (सार्वजनिक ट्रांजिट कॉरिडोर के साथ)

पब्लिक ट्रांजिट कॉरिडोर के साथ बिल्डिंग लाइन	प्रस्तावित मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) के बाद न्यूनतम 6.0 मीटर (सार्वजनिक परिवहन या सड़क का, जो भी अधिक हो) या सड़क के मध्य से 12 मीटर, जो भी अधिक हो, लागू होगा।
--	--

8.7 अन्य सड़कों के साथ बिल्डिंग लाइन/फ्रंट सेटबैक (प्रभाव क्षेत्र में)

उपयोग	अग्रभाग वाली सड़कों पर सेटबैक आवश्यकताओं		
	सार्वजनिक मार्गाधिकार 9 मीटर से अधिक	सार्वजनिक मार्गाधिकार =9 मीटर	सार्वजनिक मार्गाधिकार = 6 मीटर
शैक्षिक (स्कूल, कॉलेज आदि)/ सभा भवन, (50 से अधिक व्यक्ति)	एनबीसी के अनुसार भाग-3 खंड 8.3.1	एनबीसी के अनुसार भाग-3 खंड 8.3.1	एनबीसी के अनुसार भाग-3 खंड 8.3.1
अन्य भवन	अधिकतम 1.5 मीटर	अधिकतम 3.0 मीटर	अधिकतम 4.5 मीटर

8.8 भवन की ऊंचाई के अनुसार अन्य साइड सेट बैक एनबीसी-2016 के क्लॉज पार्ट-3 के अनुसार होंगे नोट : साइट/भवन की बाउन्ड्री चारदीवारी/ग्रिल से नहीं निर्मित किए जाएंगे और सभी दिशाओं में सेटबैक स्पेस आरओडब्ल्यू के साथ ग्रेड पर होंगे ताकि आम जनता द्वारा नवविकसित (बिल्डिंग) के बीच के स्थान का उपयोग पैदल मार्ग के रूप में किया जा सके। हालांकि, 18 मीटर से कम सड़कों पर विशुद्ध रूप से आवासीय इकाइयों (ग्रुप हाउसिंग) के लिए, ऐसा प्रावधान अनिवार्य नहीं होगा यदि इसके पीछे के भूखंडों को मुख्य सड़क से सीधी पहुंच उपलब्ध है अन्यथा ऐसे आवासीय परिसरों को अतिरिक्त लेन (पैदल मार्ग/वाहनीय मार्ग की आवश्यकता स्थान के अनुसार) प्रदान करना होगा। यह इसकी सीमा के बाहर होगा।

9. टी.ओ.डी. क्षेत्र में उपयोग :

9.1 अनुमेय उपयोग

- क) किफायती/कम आय वाले आवास, बिक्री और किराए के लिए एक और दो कमरे के अपार्टमेंट, शयनगृह, वृद्धाश्रम, निम्न आय और मध्यम आय वर्ग के कर्मचारियों के लिए सरकारी आवास, कामकाजी महिला छात्रावास, छात्रावास, स्टूडियो अपार्टमेंट, रैन बसेरा, सविस्ड अपार्टमेंट, आदि
- ख) डिपार्टमेंटल स्टोर, मॉल, सांस्कृतिक संस्थान, सामुदायिक हॉल (विभिन्न बिल्डिंग ब्लॉकों में 50 व्यक्तियों की क्षमता तक), पुस्तकालय, स्वास्थ्य क्लब, डे केयर सुविधाएं, क्लीनिक, मनोरंजन सुविधाएं, छोटे रेस्तरां, होटल, डायग्नोस्टिक सेंटर, मातृत्व घर, नर्सरी स्कूल/ क्रेच, खेल केंद्र/अखाड़ा, आदि
- ग) अनौपचारिक क्षेत्र जैसे विक्रेताओं के लिए वेंडिंग जोन
- घ) कोई अन्य उपयोग जो मास्टर प्लान/जोनल प्लान के जोनिंग नियमों में स्वीकार्य है।

9.2 टी.ओ.डी. क्षेत्र के अंतर्गत सभी नई परियोजनाओं के लिए प्रतिबन्धित उपयोग

- क) प्लॉट किए गए आवासीय विकास को टी.ओ.डी. नीति के तहत कवर नहीं किया जाएगा।
- ख) कार बिक्री शोरूम
- ग) बैंकवेट हॉल
- घ) ऑटो मोबाइल मरम्मत/सेवाएं/वाहन सर्विसिंग की दुकानें
- च) एलपीजी गोदाम
- छ) इलेक्ट्रिक सब स्टेशन 220 केवी
- ज) बस डिपो (केवल तभी अनुमति दी जाती है जब टर्मिनल के साथ और मिश्रित उपयोग विकास के रूप में जोड़ा जाता है)
- झ) शमशान भूमि/कब्रिस्तान।
- ट) ऑनसाइट मिश्रित उपयोग के बिना स्टैंडअलोन मल्टीलेवल पार्किंग
- ठ) खुले मैदान में पार्किंग स्थल (यदि प्रदान किया जाता है तो उसे प्रयुक्त एफएआर के रूप में गिना जाएगा)
- ड) किसी भी प्रकार के अप्रिय, खतरनाक, ज्वलनशील, गैर-संगत और प्रदूषणकारी पदार्थ या प्रक्रिया से जुड़े किसी भी व्यापार या गतिविधि की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- ढ) कोई अन्य उपयोग जो मास्टर प्लान/जोनल प्लान के जोनिंग नियमों में स्वीकार्य नहीं है।

- 9.3 परिचालन संरचनाएं : निम्नलिखित संरचनाओं को परिचालन संरचनाओं के रूप में माना जाएगा।
- क) सभी स्टेशन और ट्रैक, गाइडवे, ग्रेड पर सपोर्टिंग, एलिवेटेड और अंडरग्राउंड जिसमें एंट्री स्ट्रक्चर, एंजिलरी बिल्डिंग टू हाउस डीजी सेट, चिलिंग प्लांट और इलेक्ट्रिक सब स्टेशन, सप्लाय एग्जॉस्ट और टनल वेंटिलेशन शाफ्ट आदि पब्लिक ट्रांसपोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर और मोड में हैं।
- ख) डिपो और रखरखाव कार्यशालाएं।
- ग) ट्रैक्शन सब स्टेशन।
- घ) संचालन नियंत्रण केंद्र
- च) पुलिस स्टेशन/फायर स्टेशन/चिकित्सा सुविधाएं।
10. शुल्क और चार्ज
- 10.1 वर्तमान देय एफएआर का उपयोग करने के लिए, स्थानीय विकास प्राधिकरण के प्रचलित नियमों और विनियमों के अनुसार उपखंड शुल्क, विकास शुल्क, भ्रम उपकर, पर्यवेक्षण शुल्क आदि लगाया जाएगा।
- 10.2 टी.ओ.डी. नीति में प्रदान किए गए अतिरिक्त एफएआर का उपयोग करने के लिए, डीई को समिति द्वारा निर्धारित शुल्क का भुगतान या टीडीआर प्रमाणपत्रों के माध्यम से करना होगा। राष्ट्रीय टी.ओ.डी. नीति में उल्लिखित वैल्यू कैप्चर फाइनेंसिंग के अन्य मॉडल जैसे वन टाइम बेटरमेंट लेवी, इम्पैक्ट फीस, टीडीआर को संबंधित प्राधिकरण/विभाग द्वारा वित्तीय विश्लेषण के आधार पर खोजा जा सकता है जिसे विचार के लिए समिति को भेजा जाएगा।
- 10.3 डीई डीएलडीए के पास शुल्क जमा करेगा और डीएलडीए खरीद योग्य एफएआर राशि का 40 प्रतिशत यूनिफाइड मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी (यूएमटीए)/यूनिफाइड ट्रांसपोर्ट फंड (यूटीएफ) में ट्रांसफर करेगा। यह राशि यूएमटीए और डीएलडीए द्वारा अपने संबंधित समर्पित टी.ओ.डी. खाते में जमा की जाएगी जिसका उपयोग विशेष रूप से सार्वजनिक परिवहन अवसंरचना/टी.ओ.डी. नोड्स के विकास/रखरखाव के लिए किया जाएगा। समिति के पास टी.ओ.डी. से संबंधित अन्य मुद्दों के लिए शुल्क निधि को बदलने या पुनर्वितरित करने का अधिकार होगा। समिति समर्पित टी.ओ.डी. खाते में निधि की वार्षिक लेखा परीक्षा करेगी।
11. वैधानिक ढांचा
- 11.1 टी.ओ.डी. नीति को शहर के मास्टर प्लान/विकास योजना/क्षेत्रीय योजना/स्थानीय क्षेत्र योजना (एलएपी) या नगर नियोजन (टीपी) योजना के हिस्से के रूप में अधिसूचित किया जाना चाहिए। नीति दस्तावेज में शहर के विकास में उच्च क्षमता वाले ट्रांजिट नेटवर्क के महत्व को स्पष्ट रूप से रेखांकित किया जाना चाहिए।
- 11.2 मास्टर प्लान/विकास योजना का विजन सभी हितधारकों, विशेष रूप से बुनियादी ढांचे के विकास और विकास योजनाओं की तैयारी में सम्मिलित लोगों द्वारा प्रतिध्वनित होना चाहिए। टी.ओ.डी. को लागू करने के लिए आवश्यक परिवर्तनों को शामिल करने के लिए भवन उप-विधियों और विकास नियंत्रण नियमों में संशोधन करने की आवश्यकता होगी।
- 11.3 टी.ओ.डी. के प्रभाव क्षेत्र को संबंधित प्राधिकारी द्वारा स्पष्ट रूप से अधिसूचित किया जाना चाहिए।
- 11.4 यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रभाव क्षेत्र में निर्मित बुनियादी ढांचा योजनाबद्ध तरीके से प्रदान किया जाता है, शहरी स्थानीय निकायों (यूएलबी) और संबंधित अधिकारियों/एजेंसियों को सभी उपयोगिताओं, भौतिक बुनियादी ढांचे और सड़क, सीवर, जल निकासी, बिजली लाइन, ग्रीन स्पेस, पुलिस पोस्ट, फायर पोस्ट, इलेक्ट्रिक सब-स्टेशन आदि जैसी आवश्यक सुविधाओं को एकीकृत करते हुए एक व्यापक

योजना तैयार करनी चाहिए। योजना वर्तमान बुनियादी ढांचे की वहन क्षमता और टी.ओ.डी. लागू होने के बाद बढ़ी हुई मांग को पूरा करने के लिए आवश्यक उन्नयन का आकलन करने के लिए उपयोगी होगी।

12. समन्वय और कार्यान्वयन

- 12.1 टी.ओ.डी. के कार्यान्वयन में मास्टर प्लान या जोनल प्लान तैयार करने, बुनियादी ढांचे के निर्माण नियमों की समीक्षा करने, सार्वजनिक परिवहन और यातायात नियंत्रण आदि के प्रावधान के लिए विभिन्न एजेंसियों की भागीदारी सम्मिलित होगी। इसलिए, टी.ओ.डी. की सफलता सुनिश्चित करने के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि कुशल योजना और कार्यान्वयन के लिए इन एजेंसियों के बीच समन्वय है जिसकी निगरानी समिति द्वारा की जाएगी।
- 12.2 यह सुनिश्चित करने के लिए कि टी.ओ.डी. न केवल पारगमन के साथ एक उच्च घनत्व वाला विकास बन जाता है, जिसके परिणामस्वरूप निजी वाहनों और भीड़भाड़ की उच्च संकेन्द्रण हो सकती है, यह महत्वपूर्ण है कि डीएलडीए/यूएलबी सुनिश्चित करें कि टी.ओ.डी. के सभी महत्वपूर्ण पहलू, जैसा कि पहले के खंडों में दिया गया है, समग्र रूप से लागू किया गया है।
- 12.3 शहरों को टी.ओ.डी. के लिए नीति और प्रक्रियाओं में पारदर्शिता और स्पष्टता के साथ-साथ सभी हितधारकों के लिए आर्थिक प्रोत्साहन प्रदान करना चाहिए। यह कई भूमि मालिकों को एक साथ आने और आम सहमति बनाने और टी.ओ.डी. के कार्यान्वयन में समय बचाने की अनुमति देगा।
- 12.4 टी.ओ.डी. को लागू करने में सार्वजनिक एजेंसियों और निजी क्षेत्र की दीर्घकालिक प्रतिबद्धता के लिए, शहरों को हितधारकों के बीच लागत, लाभ और जोखिम साझा करने के लिए स्पष्ट और निष्पक्ष नियम बनाने चाहिए।
- 12.5 शहर निजी क्षेत्र की तकनीकी जानकारी और वित्तीय क्षमता को बढ़ावा देने के लिए टी.ओ.डी. की योजना और कार्यान्वयन के साथ-साथ बुनियादी ढांचे के उन्नयन में सार्वजनिक निजी भागीदारी को प्रोत्साहित कर सकते हैं।
- 12.6 भवनों की सौंदर्य गुणवत्ता को बढ़ाया जाएगा जो उत्तराखण्ड वास्तुकला/स्थानीय वास्तुकला को प्रतिबिंबित करेगा। साइनेज/बोर्ड डिजाइनों को विनियमित किया जाएगा। इस तरह के विवरण योजना अनुमोदन प्रक्रिया के साथ स्वीकृत किए जाएंगे और डीई द्वारा प्रस्तुत किए जाएंगे जो घटक प्लॉट मालिकों/डेवलपर्स के लिए बाध्यकारी होंगे।

13. विभिन्न विभागों/एजेंसियों की भूमिकाएं और उत्तरदायित्व

यहां उल्लिखित विभिन्न विभागों/एजेंसियों की भूमिकाएं और जिम्मेदारियां नीति के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए समय-समय पर समिति द्वारा तय किए गए परिवर्तन/संशोधन के अधीन हैं।

13.1 आवास विभाग

- क) टीसीपीडी और यूकेएमआरसी के साथ-साथ अन्य हितधारकों के परामर्श से टी.ओ.डी. नीति को अंतिम रूप देना।
- ख) नीति के निष्पादन के लिए समिति बनाना।
- ग) टी.ओ.डी. कार्यान्वयन को संबोधित करने के लिए, यदि आवश्यक हो, राज्य के सुसंगत अधिनियमों में प्रावधान करने के लिए।

- घ) टी.ओ.डी. योजना की तैयारी या कार्यान्वयन से उत्पन्न होने वाले मुद्दों को हल करने के लिए।
 च) टी.ओ.डी. योजना के सफल कार्यान्वयन के लिए किसी भी प्रावधान को अद्यतन/संशोधित/सम्मिलित करना।

13.2 नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग (टीसीपीडी)

- क) यूकेएमआरसी के परामर्श से टी.ओ.डी. नीति तैयार करना।
 ख) यदि आवश्यक हो तो सुसंगत अधिनियम में संशोधन का सुझाव देना।
 ग) विभिन्न विकास/मास्टर प्लान/क्षेत्रीय योजना/एलएपी/टीपी योजना तैयार/संशोधित करना, टी.ओ.डी. के लिए अलग अध्याय को शामिल करते हुए, टी.ओ.डी. के कार्यान्वयन के लिए प्रावधानों और संशोधनों को सक्षम करने, विभिन्न उपयोगों/गतिविधियों के लिए जोनिंग नियम, विकास नियंत्रण और उपखंड/समामेलन विनियम, टी.ओ.डी. क्षेत्रों के लिए विभिन्न उपयोगों/गतिविधियों और डिजाइन दिशानिर्देशों के लिए निर्माण उपनियम बनाना।
 घ) यूकेएमआरसी या किसी अन्य एजेंसी द्वारा प्रदान किए गए मास ट्रांजिट संरक्षण के साथ टी.ओ.डी. नोड्स और जोन की पहचान जो बड़े पैमाने पर परिवहन परियोजना/क्षेत्र-आधारित विकास परियोजनाओं (जैसे स्मार्ट सिटी लिमिटेड) को ले रही है। सुपरिभाषित/स्थापित मानदंडों पर आधारित टी.ओ.डी. नोड्स और जोनों की पहचान करना।
 च) टी.ओ.डी. क्षेत्रों में टी.ओ.डी. क्षेत्र की क्षेत्रीय योजनाओं/आईजेडपी, टी.ओ.डी. लेआउट योजना/टीपी योजनाओं/एलएपी/पुनर्विकास योजनाओं आदि तैयार करना।
 छ) टी.ओ.डी. नोड्स में पूर्वोक्त स्कीम के तहत तैयार किए गए लेआउट का अनुमोदन।
 ज) टी.ओ.डी. क्षेत्रों में टी.ओ.डी. क्षेत्र की क्षेत्रीय योजनाओं/आईजेडपी, टी.ओ.डी. लेआउट योजना/टीपी योजनाओं/एलएपी/पुनर्विकास योजनाओं आदि के उचित कार्यान्वयन की समीक्षा और निगरानी।
 झ) टी.ओ.डी. क्षेत्रों में विकास के किसी भी विचलन/उल्लंघन या आपत्ति को समिति के ध्यान में लाया जाएगा।
 ट) डीई द्वारा प्रस्तुत टी.ओ.डी. स्कीम को मंजूरी देना।

13.3 जिला स्तरीय विकास प्राधिकरण

डीएलडीए समिति द्वारा निर्धारित विशेष प्रकोष्ठ का गठन करेगा, जिसकी भूमिकाएं और जिम्मेदारियां इस प्रकार होंगी -

- क) टी.ओ.डी. फंड प्राप्त करने के लिए समर्पित खाता बनाना।
 ख) टी.ओ.डी. क्षेत्रों में टी.ओ.डी. क्षेत्र की क्षेत्रीय योजनाओं, टी.ओ.डी. लेआउट योजना/टीपी योजनाओं/एलएपी/पुनर्विकास योजनाओं आदि का कार्यान्वयन।
 ग) टी.ओ.डी. क्षेत्र क्षेत्रीय योजना के आधार पर टी.ओ.डी. क्षेत्रों में बुनियादी ढांचे के घटकों के लिए ट्रंक बुनियादी ढांचे और एकीकृत बुनियादी ढांचे और सेवा प्रणालियों की योजना को मजबूत करने के प्रस्तावों की तैयारी। संबंधित एजेंसियों/विभागों द्वारा अधोसंरचना योजना का निष्पादन/कार्यान्वयन कराना।
 घ) अन्य विभागों के साथ समन्वय में टी.ओ.डी. क्षेत्रों में विकास को नियंत्रित और विनियमित करना। टी.ओ.डी. क्षेत्रों में सड़कों, गलियों, भू-भाग वाले क्षेत्रों और भवन निर्माण/विकास को विनियमित करना।

- च) टी.ओ.डी. जोन लेआउट के भीतर स्वीकृत स्कीम (टीसीपीडी द्वारा स्वीकृत) के भीतर अलग-अलग भूखंडों के निर्माण मानचित्रों की जांच और स्वीकृति देना।
- छ) आम सार्वजनिक क्षेत्रों, जिनमें पैदल यात्री/साइकिल ट्रैक, प्लाजा, भूनिर्माण आदि सम्मिलित हैं, को प्राथमिकता के आधार पर विकसित और बनाए रखना, जिसके लिए समिति द्वारा तय किए गए वार्षिक रखरखाव और संचालन निधि प्रदान किया जाएगा।
- ज) यूकेएमआरसी या अन्य संबंधित मास ट्रांजिट एजेंसी और ट्रैफिक पुलिस के परामर्श से सड़क पर पार्किंग सहित यातायात प्रबंधन योजना की तैयारी और कार्यान्वयन।
- झ) यूकेएमआरसी या अन्य संबंधित मास ट्रांजिट एजेंसी और ट्रैफिक पुलिस के परामर्श से एकीकृत सेवा योजना के माध्यम से आईपीटी सेवाओं के बहु-मॉडल एकीकरण को सुनिश्चित और प्रबंधित करना।
- ट) यह सुनिश्चित करने के लिए कि ऐसे निर्माण/विकास के दौरान शहरी सड़कों और भवन के लिए लागू संहिताओं का अनुपालन किया जा रहा है। इस तरह के विकास के किसी भी विचलन/उल्लंघन या आपत्ति को समिति के ध्यान में लाया जाएगा।

13.4 यूकेएमआरसी/मास ट्रांजिट एजेंसी

- क) मास ट्रांजिट सार्वजनिक परिवहन (मेट्रो रेल/लाइट रेल/मोनो रेल/बीआरटी/उच्च क्षमता वाली सार्वजनिक परिवहन सेवाओं) की योजना बनाना, लागू करना और विनियमित करना।
- बी) आईजेडपी की तैयारी के लिए टीसीपीडी को अंतिम रूप से बड़े पैमाने पर पारगमन संरक्षण से अवगत कराना।
- ग) यूकेएमआरसी/मास ट्रांजिट एजेंसी को शहरी परिवहन निधि (यूटीएफ) के आवंटित हिस्से का प्रशासन और प्रबंधन।
- घ) समिति द्वारा सौंपी गई कोई अन्य भूमिका या जिम्मेदारी।

13.5 डेवलपर इकाई

- क) टी.ओ.डी. नोड में भूमि/भवन को एकत्रित करना और सभी नियमों और शर्तों का उल्लेख करते हुए लिखित समझौते के साथ भूमि मालिकों की सहमति प्राप्त करना।
- ख) टी.ओ.डी. नोड के भीतर टी.ओ.डी. स्कीम तैयार करना और इसे टीसीपीडी से अनुमोदित कराना।
- ग) स्वीकृत स्कीम के अंतर्गत अलग-अलग भूखंडों पर विकास प्राधिकरण से भवन निर्माण योजना का अनुमोदन प्राप्त करना जो कि भूखण्ड के व्यक्तिगत स्वामी द्वारा भी लिया जा सकता है।
- घ) ऑडिटेड बैलेन्स शीट/नेट वर्थ के संदर्भ में वित्तीय क्षमता साबित करना।
- च) परियोजना लागत के लिए निर्धारित बैंक गारंटी और घटक भूमि/भवन के किसी भी स्वामित्व के विषयों के खिलाफ विकास प्राधिकरण को क्षतिपूर्ति प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया जाना।
- छ) डीई को स्कीम के लिए कुल भूमि के पांच प्रतिशत के बराबर मूल्य (वर्गमीटर में) के टीडीआर से पुरस्कृत किया जा सकता है या समिति द्वारा तय किया जा सकता है।

14. मार्गदर्शक सिद्धांतों के लिए जाँच सूची

यह नीति ट्रांजिट कॉरिडोर के आसपास मिश्रित उपयोग के विकास पर केंद्रित है। इस प्रपत्र में सहायक उपकरणों के साथ-साथ इसे तैयार करते समय 12 मार्गदर्शक सिद्धांतों पर ध्यान केंद्रित किया गया है।

मार्गदर्शक सिद्धांतों के लिए चेकलिस्ट		
अवयव (Components)	हां	नहीं
बहुविध एकीकरण		
पूरी गलियां		
लास्ट माइल कनेक्टिविटी		
समावेशी आवास		
अनुकूलित घनत्व		
मिश्रित भूमि उपयोग		
इंटरकनेक्टेड स्ट्रीट नेटवर्क		
गैर मोटर चालित नेटवर्क		
ट्रैफिक नियंत्रण करना		
प्रबंधित पार्किंग		
अनौपचारिक क्षेत्र एकीकरण		
सड़क उन्मुख इमारत		

टी.ओ.डी. समर्थन सिद्धांत उपकरण

सिद्धांत उपकरणों के लिए चेकलिस्ट		
अवयव (Components)	हां	नहीं
पीपीपी		
बचाव और सुरक्षा		
यूनिवर्सल एक्सेसिबिलिटी		
उच्च गुणवत्ता पारगमन प्रणाली		
प्रौद्योगिकी एकीकरण		
सही आकार का बुनियादी ढांचा		
ग्रीन बिल्डिंग और आधारभूत संरचना		
खुले स्थलों को बनाना तथा संरक्षित करना		
भूमि मूल्य पर नियन्त्रण		

संकेताक्षर

डीई (DE)	- डेवलपर इकाई
डीएलडीए (DLDA)	- जिला स्तरीय विकास प्राधिकरण
एफएआर (FAR)	- तल क्षेत्र अनुपात
जीओआई (GoI)	- भारत सरकार
जीओयूके (GoUK)	- उत्तराखण्ड सरकार
आईपीटी (IPT)	- इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन
आईजेडपी (IZP)	- प्रभाव क्षेत्र योजना
एलएपी (LAP)	- स्थानीय क्षेत्र योजना
एमएमआई (MMI)	- मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन
एनएमटी (NMT)	- गैर-मोटर चालित यातायात
एनएमवी (NMV)	- गैर-मोटर चालित वाहन
एनबीसी (NBC)	- राष्ट्रीय भवन कोड
पीएसपी (PSP)	- सार्वजनिक और अर्ध-सार्वजनिक
आरओडब्लू (ROW)	- मार्गाधिकार
टीएडी (TAD)	- ट्रांजिट आसन्न विकास
टीडीआर (TDR)	- हस्तांतरणीय विकास अधिकार
टीओडी (TOD)	- पारगमन उन्मुख विकास
टीपीएस (TPS)	- टाउन प्लानिंग स्कीम
टीसीपीडी (TCPD)	- टाउन एंड कंट्री प्लानिंग डिपार्टमेंट (नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग)
यूकेएमआरसी (UKMRC)	- उत्तराखण्ड मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन
यूएलबी (ULB)	- शहरी स्थानीय निकाय
यूएमटीए (UMTA)	- यूनिफाइड मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी
यूटीएफ (UTF)	- यूनिफाइड ट्रांसपोर्ट फंड
ईडब्लूएस (EWS)	- आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग

आज्ञा से,

आनन्द बर्द्धन,

अपर मुख्य सचिव।

PARISHIST- 'KA'

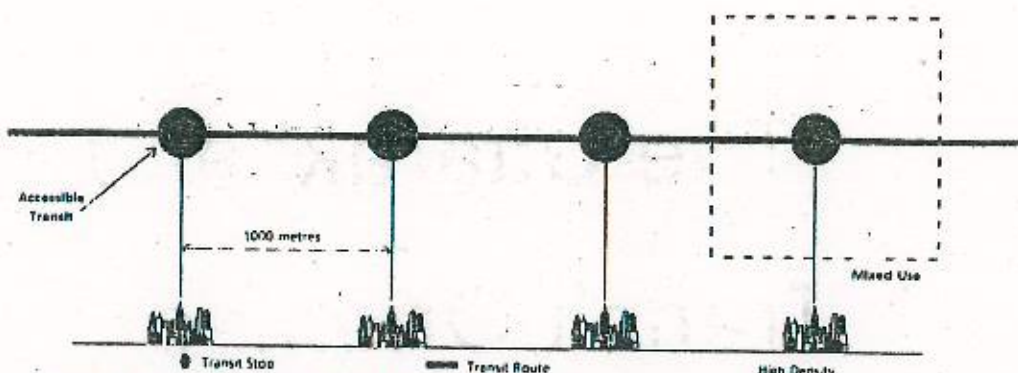
Notification No:193/V-1/24(Awas)2021/E-15099/2022, Dated: 04, August, 2022 परिशिष्ट 'क'

The Uttarakhand Transit Oriented Development Policy, 2022

Town & Country Planning Department,
Uttarakhand

1. Transit Oriented Development (TOD) Policy:

Transit-Oriented Development (TOD) is an innovative urban paradigm that involves leveraging existing and upcoming public transit infrastructure and associated large number of users, to ensure sustainable mobility and optimise utilisation of land through compact mixed-use development. A TOD approach in the notified area/zone will help in bringing people closer to all types transit stations & will lead to much needed integration of land use with transport in the city. It will result in compact, walkable, mixed-use developments within influence zones of transit stations. This is a critical paradigm shift that can potentially improve public transit ridership, reduce vehicular congestion, and reduce greenhouse emissions and pollution in the long term.



Source: National Transit Oriented Development (TOD) Policy

TOD is also an important strategy for unlocking the latent economic potential and land values in the city. It will facilitate the development/regeneration of select zones/areas in the city through planned intensification of uses and activities, infusion of new infrastructure and improvements in the public realm. This will also allow the city to capitalise on the large-scale investments being made into various modes of public transit infrastructure by facilitating the improvement of old housing stock in addition to creation of new housing stock and economic centres around strategically located transit nodes and opening up opportunities for value capture. The following key outcomes shall be targeted through the TOD Policy.

- I. To optimise the density and diversification of uses and activities: This will be facilitated through higher Floor Area Ratio (FAR) norms and compact mixed-use development, with augmentation of infrastructure by respective service providing agencies, and application of norms for environment conservation. Such an approach will result in achieving an optimum mix of activities and higher job densities close to public transit systems, unlock the development potential of these areas and facilitate value capture.
- II. To enhance mobility: Pedestrian and Non-motorised Traffic (NMT) friendly environment - to be given highest priority by adopting various strategies like street improvements, creating segregated network for pedestrian and NMTs, better traffic management plans, restricted and high-priced public parking.

By encouraging modal shift in favour of public transport through multi-modal integration, enhanced walkability and last mile connectivity.

- III. To create groups of various buildings/infrastructure with barrier-free universal access, achieved through place-making strategies for improved pedestrian public realm. Generation of a vibrant and safe public realm for all ages, creation of public plazas and open/green spaces, multi-utility zones, spaces for public art, etc.

2. Applicability of the Policy:

The provisions of this Policy shall only be applicable in the Influence Zone Development Area of such identified TOD Nodes around selected mass transit stations. Actual boundaries of Influence Zone will be delineated by Town & Country Planning Department (TCPD), through a realignment plan bounded by a physical boundary feature.

Note: The norms and incentives of this Policy can only be availed by preparing TOD Schemes falling completely or partly within TOD Influence Zone.

3. Definitions:

I. "TOD Node": -

Stations of mass rapid transit systems (MRTS, LRTS, BRTS or alike) identified and delineated by Town & Country Planning Department for high density development.

II. "Influence Zone"-

Area within a radius of 800m (walking distance of 5-10- minutes) from the point of alighting at the transit station notified as TOD Node. The centroid of transit station shall be used by Town & Country Planning Department to delineate the Influence Zone. The zone will have two components:

- a) "Intense Zone"- Area within a radius of 500m from a transit station identified as TOD Node.
- b) "Transition Zone"-Area within a radius of 800 mt but beyond 500 Mt from transit station identified as a transit node.

III. "Influence Zone Plan" (IZP)-

IZP is an integrated plan, prepared for the TOD Area showing both intense zone & transition zone area.

IV. "TOD Scheme" -

TOD scheme means a development proposal for an area of minimum 5000 sqmt for Intense Zone and 1 Ha for Transition Zone, in case of fulfilling all eligibility criterion.

V. "Developer Entity" (DE) -

A Government or Government JV/Department/Parastatal or Constituent Land/Property Owner, a group of Constituent Land/Property Owners, or an entity (developer/business/corporate entity) representing the constituent land/property owners who intend to plan and develop a TOD Scheme within influence zone of selected TOD nodes. If the DE comprises of multiple entities, they have to come together through a valid and legally enforceable agreement between all the constituent land/property owners to participate.

VI. Brownfield redevelopment:

Brownfield sites are abandoned or under used or unsafe or dilapidated industrial or commercial or institutional or other buildings/facilities available for re-use and redevelopment.

VII. Greenfield development:

Greenfield development is the creation of planned communities on previously undeveloped land. This land may be rural, agricultural or unused areas on the outskirts of urban areas. Unlike urban sprawls, where there is little or no proper suburban planning, green field development is about efficient urban planning that aims to provide practical, affordable and sustainable living spaces for growing urban populations. The planning takes future growth and development into account as well as seeks to avoid the various Infrastructure issues that plague existing urban areas.

4. Guiding Principles

4.1 Purpose of TOD

- a) To encourage Mixed Land use development and high density along mass transit system in a planned manner.
- b) To create high density areas near mass transit corridors for the efficient utilization of mass transport and reduction of private vehicles and obsolete public vehicles thereby reducing greenhouse gas (GHG) emissions and carbon footprints.
- c) To Create Pedestrian and Non-Motorized Vehicle (NMV)-oriented design
- d) To strategically select TOD Nodes with high development potential without creating congestion.
- e) Make each Transit Station/Corridor Area "a Place"
- f) Maximisation of available prospects.
- g) To promote the public transport system.
- h) To create well planned growth centres/potential magnets.
- i) Controlling urban sprawl
- j) To create Eco friendly and livable city

4.2 Contents of TOD

The rapid assessment of the development potential of the various transit nodes in the city and identification of a limited number of TOD Nodes based on their strategic importance and ease of implementation will be undertaken by the Town & Country Planning Department (TCPD).

Those transit nodes which are along any public transit system having the assessed capacity to carry 2000 or more peak hour peak direction traffic (PHPDT) in initial phase.

Plans/schemes shall be prepared in the following chronological order:

- a) Influence zone plan (IZP): IZP shall be prepared by TCPD inhouse or by outsourcing and shall be sanctioned and notified by the State Government.

- b) TOD schemes within approved IZP: shall be prepared by DE which shall be sanctioned by TCPD. (Minimum 5000 sqmt for Intense Zone and 1 Ha for Transition Zone)
- c) TOD plots within approved TOD schemes: shall be prepared by DE / individual owner which shall be sanctioned by Development Authority (Minimum 2000 sqmt for Intense Zone and 4000 sqmt for Transition Zone)

4.3 Identification & selection of strategic TOD nodes

- a) The Influence Zone shall have sites that can be readily taken up as TOD Schemes, such as vacant or underutilised government/private lands, government/private housing, commercial centres, industrial estates, etc.
- b) Availability of such sites will ensure that trigger projects can be taken up on priority to provide the necessary impetus for other projects to come up in the Influence Zone;
- c) They shall have a good mix of green field and/or low-density brown field sites;
- d) Their location shall be strategic – either as economic/cultural hubs for the city or as potential triggers for development/regeneration of under-developed areas in the city.
- e) They shall be amenable to augmentation of infrastructure such as water supply, sewerage, etc.

4.4 Additional TOD Node to be added upon expression of interest shown by constituent owners.

4.4.1 If, at least 6 Ha of land is readily available and proposed to be developed in the form of a single or multiple TOD Schemes (Minimum 5000 sqmt for Intense Zone and 1 Ha for Transition Zone) in a single node by single or multiple landowners/DE, a joint application shall be made to Town & Country Planning Department comprising of the following:

- a) Map showing the sites proposed to be developed as TOD Scheme/s, it's feasibility study and infrastructure impact study (including traffic analysis)
- b) List of landowners with details of location and area of land proposed under the TOD Schemes,
- c) Letters of consent from all the land and property owners involved.

4.4.2 Town & Country Planning Department shall examine such proposals and may consider such nodes for inclusion under the TOD Policy after due diligence. Such trigger projects proposed within first two years of the policy shall be given 0.5 extra FAR from the FAR mentioned in this policy, depending upon the credentials of the location.

4.5 Voluntary Norms for participation

Participation under the TOD Policy is voluntary, the Development Control Norms of this Policy can only be availed by participating through approved TOD Schemes. Land/property owners within the TOD Nodes who do not wish to participate in the TOD Policy may undertake additions/alterations to their existing buildings as per the existing permissible FAR. But will have to adhere to the circulation network/ parking areas as proposed in influence zone plans. The plots lying vacant for three years after the notification of this policy shall be charged vacant plot fee at the time of map approval as decided by the committee.

5. Preparation of Influence Zone Plan (IZP)

Town & Country Planning Department (TCPD) shall prepare an IZP for the delineated Development Area of each TOD node. TCPD may appoint expert consulting firms/institutions to expedite the process of IZP preparation.

5.1 General Guidelines for preparation of IZP

- a) In case two or more TOD Nodes are in close proximity with overlapping TOD Development Areas, such areas shall be planned as an integrated IZP.
- b) The IZP shall integrate any other plans or schemes proposed for the area such as plans for enhancing walkability, street improvement, Parking Management Plans, etc. Any Multi-Modal Integration (MMI), station area development projects proposed around the transit stations by concerned transit agencies shall also be considered while preparing the IZP.
- c) The IZPs may be updated over time (as required or as directed by the committee) to reflect the changes due to development activity, to ensure that they continue to meet the needs of the area.
- d) IZP's may be prepared under LAP or TPS or Zonal Plan provisions.
- e) The IZP's shall make judicious provision of social infrastructure (education/health/social infrastructure) as per URDPFI guidelines based upon proposed high density of the zone owing to the TOD induced higher FAR.
- f) The IZP's shall address and incorporate following components in totality for the success of TOD model ie. Density, Mixed Landuse, Parking, Design, Compact Development, Multi-Modal and NMT Integration, Pedestrian and Cycling Infrastructure, Place Making, Safety and Security, adequacy of physical infrastructure. Merely increasing the density and FAR only would aggravate the problems of a congested urban centre. Careful strengthening of the area and carrying capacity shall be done to absorb the impact of enhanced density. The essence of the IZP shall be to promote TOD and not TAD.

5.2 Connectivity

- a) Create dense networks of streets and paths for all modes of transport.
- b) Disperse high traffic volumes over multiple parallel streets rather than concentrating traffic on fewer major arterial roads.
- c) Boundary walls/ fence shall not be allowed in order to utilize setback areas as pedestrian linkages.
- d) Create fine networks of streets that provide choice of routes, for all modes of transport, while reducing distances between places. The development proposals/Layout Plan/TD Scheme etc. in the TOD Area shall provide shortest direct route for pedestrians and NMV modes up to Transit Stations/Corridors as well as between individual buildings/complexes

5.3 Multimodal Integration

- a) The influence area should have high quality integrated multimodal transport system for the optimum use of the facilities by the residents/users/commuters. The system should have seamless physical connectivity, information integration and fare integration (can be through single card) across modes so that the first and last mile connectivity does not become a bottleneck in the use of public transit systems by the citizens.
- b) On-street parking should be provided only where necessary within the influence zones of TOD Nodes and shall be earmarked in layout plans. No free (un-paid) on- street parking to be provided for private vehicles and it should be priced higher than off-street parking. On street parking should be prohibited within 100 m of the transit station.
- c) The transit system, including its stations, should be designed to provide high quality services that assure user satisfaction in terms of safety and comfort (CCTV surveillance, public address system etc). The citizens should have barrier free access to all the required amenities in the transit system as well as around the transit centres.
- d) The hierarchy of the facilities at the transit system should prioritize pedestrians followed by bicycle, feeder buses, drop-off facilities and park and ride facility in the given order. The IZP shall address the parking needs of park and ride bicycle facility.
- e) The transit stations should have ample bicycle parking spaces with scope for future expansion if need arises.
- f) Intermediate Public Transport (IPT), Non-Motorized Transport (NMT) and feeder buses perform a significant role in providing first and last mile connectivity to the populace beyond the Influence zone. To ensure that the area around the transit station remain congestion free and to facilitate easy transfers, it is important to provide adequate parking and pickup/ drop-off facilities for the above modes at suitable locations at the stations and in the influence zone.

- g) To support TOD, park and ride facilities may be provided, if needed. The facilities, with suitable pricing that deters private vehicle use, may be planned primarily at the end stations and can variably decrease according to the requirement on the intermediate nodes. On-street parking should be prohibited in the influence area and if necessary, it should be priced higher than off street parking. Provision of e- charging stations shall be considered.

5.4 Focus on pedestrians, cyclists and Non-Motorized Transportation (NMT) users

- a) The streets should be designed for users of all age groups and for all types of commuters including pedestrians, bicyclists, motorists and transit riders. They should be safe and accessible by all.
- b) **Universal Accessibility:** All streets should be designed to meet or exceed the minimum standards stipulated for barrier free environment by Government of India to ensure universal accessibility for people with reduced mobility including visually and hearing-impaired persons.
- c) The influence zone should have development in smaller blocks with a finer street network having provision for pedestrians, bicyclists and NMT users. This will create a grid of small, traversable blocks which has sidewalks and amenities like lighting and information signage etc. and ensure accessibility of the transit stations by pedestrians and cyclist.
- d) Right of Way (ROW) should not dictate the pedestrian circulation network, it should rather be designed based on the pedestrian volume and adjoining land-use. Smaller ROWs should be made 'pedestrian and NMT only' or one-way streets so that pedestrian circulation is not compromised.
- e) Continuous and unobstructed footpaths of suitable width should be provided on either side of the streets. To protect the footpaths from encroachment and parking, buffers or bollards etc. may be provided.
- f) **Primary Pedestrian Routes** – These routes run directly between the Transit Station Platforms/Transit Corridor Bus Stops and major pedestrian destinations in the TOD Area. Primary routes would include wider sidewalks and Station/Corridor access foot over bridges/under passes, Skywalks etc. Primary pedestrian routes shall incorporate climate and weather protection elements. These elements can include covered waiting areas, building projections and colonnades, covered walkways or over passes/under passes up to Transit Station/Bus Stops, use of landscaping etc. These design elements will make waiting and getting to and from Transit Station/Bus Stops more comfortable.
- g) **Secondary Pedestrian Routes** – These routes do not provide a direct link to the Transit Station/Corridor but feed into the primary routes. These routes would include standard sidewalks and private accesses/links to/between individual buildings.

- h) **Traffic Calming:** To promote a safe and secure environment for pedestrian and NMT users, necessary measures should be taken to reduce speed as well as volume of motorized traffic in the influence zone. On streets which are primarily designed for movement of pedestrian and NMT as well as those having ROW less or equal to 12m, the maximum speed limit should be restricted to 20 kmph by design by use of table top crossings, carriage way surfaces, traffic signages etc. For all other streets, in and around the influence zone, the speed should not exceed 40 kmph.

5.5 Parking

- a) TOD aims to promote NMT which includes use of bicycle. Therefore, bicycle parking facilities should be provided at regular intervals and suitable locations within the influence zone. Public bicycle sharing systems may also be planned to promote the use of bicycles within the influence zone.
- b) Vehicular Parking should not be allowed in a manner wherein the aesthetics of the city is lost. The neighbourhood is generally adversely affected by parking of vehicles in front of the buildings on the primary streets, therefore, on-street parking should be avoided. In case, if on-street parking is needed, it should be provided in a manner, wherein it acts as a buffer for the pedestrians and cyclists from motorized traffic.
- c) To restrict unauthorized parking and to avoid congestion caused due to on-street parking, it is important to have an enforcement mechanism in place. IZP should have a parking management plan with heavy penalty for unregulated parking in the influence zone and ensure that the same is implemented. Also the parking should have price variations according to time of day and duration of parking.

5.6 Street Oriented Buildings and Vibrant Public Spaces

- a) Retail and other 'active uses' should be supported on the ground floor along the main streets, key intersections, stations and parking garages to ensure high quality pedestrian environments.
- b) To promote natural surveillance of public spaces, all boundary walls should be removed. Also, the orientation of the buildings should be such so as to face the pedestrian facilities.
- c) The streets should have a natural surveillance system by providing mixed-use active frontage, vending zones and avoiding opaque wall, which would ensure a safe environment for pedestrians, especially women, children and elderly. Streets shall be made safer and negative spaces shall be made vibrant.
- d) Ground floor should support commercial activity, with at least 50% un-tinted transparent frontage.
- e) Footpaths/pavements designed as active areas with provisions for seating, smart signages and plazas/piazzas/place making for children as well as senior citizens.
- f) Façade control/development regulations to be considered to create a harmonious environment.
- g) Landscape Plan shall be formulated to counter balance the Heat – island effect due to induced high density.

6. TOD Schemes

6.1 Criterion for TOD scheme

- a) **Minimum area of TOD Scheme:** Minimum 5000 sqmt for Intense Zone and 1 Ha for Transition Zone
- b) **Accessibility:** A TOD Scheme must be accessible from an existing road having a minimum existing Right Of Way (ROW) of 18m.
- c) **Spatial Placement of TOD scheme:** The entire scheme area shall fall within Influence Zone.
- d) **Exceptional Inclusion In TOD scheme:** Plots earmarked for Housing area and Neighbourhood level PSPs (except senior secondary schools and parks) can be included within TOD Schemes, provided that the underlying land belongs to the DE/constituent landowners of the DE. In such cases, equivalent facilities of the same type and of the same area shall be provided in the scheme. These facilities shall be over and above the mandatory PSP requirements of the scheme as per URDPFI guidelines.
- e) **Inclusion of separate plots under TOD scheme:**
A TOD Scheme can be constituted of separate plots (not more than two plots) adding up to 5000sqmt in intense zone and 1 Hectare in transition zone that may be non-contiguous but shall not be separated by
 - Public roads (more than 12m ROW)
 - Public drains (more than 3m width)

f) Amalgamation & Reconstitution of plots /reconfiguration of existing roads & open spaces for TOD scheme.

Amalgamation and reconstitution of plots (including Housing Area and Neighbourhood PSPs) will be permitted for all TOD Schemes. Reconfiguration of existing roads and open spaces within a TOD Scheme area shall be permitted, provided that:

- i. The reconfigured layout provides equal or more area under roads and open spaces. In areas where a fine network of streets for pedestrian movement already exists, it shall be preserved as far as possible.
- ii. Due approval has been obtained from the concerned area agency in case of public parks and roads. Such public areas shall be handed over to the concerned public agency and remain open to public at all times.
- iii. There is minimal damage to existing trees.

g) Preparation of TOD scheme

All lands and properties within the respective Influence Zones will be eligible to undertake development as per the norms of this Policy, provided they fulfil the requirements for undertaking TOD Schemes as set out under this policy. Interested land owners may apply as a DE by preparing a TOD Scheme as per procedures set out in the policy/ guidelines/ Regulations, as prescribed by the Government and submit it to TCPD with requisite application fee as decided by the committee.

6.2 TOD scheme permissible mix

TOD Schemes may be comprised of plots of same or different land uses (typically large schemes with vacant lands) or different use premises (typically brown field sites where gross land uses have been divided into smaller plots of different use premises as per approved layout plan). The permissible mix of uses for each plot in a TOD Scheme shall be as per the table below:

Table no 1: Mix of uses /Distribution of FAR in TOD scheme (for plots abutting min.18 mt ROW)

	Permissible Mix of uses (Distribution of FAR in TOD scheme)			
	Minimum FAR for residential uses	Minimum FAR for commercial uses	Minimum FAR for PSP and /or utilities uses	Minimum FAR for Other uses
Mixed Use (Brownfield)	10%	30%	As per the proposed density in the scheme, if no PSP facility is available within the IZP	Remaining 50 % of FAR may be for any use.
Mixed Use (Greenfield)	30%	10%	20%	Remaining 40 % of FAR to be used for any other use.
Transportation Terminal/nodes	20%	10%	10%	Remaining 50 % of FAR may be for any use after meeting all operational requirements for Transportation facilities.

*This remaining FAR can be utilised as a mix of residential, commercial and PSP in any proportion as per project requirement.

6.3 Provisions for Mixed Land Uses:

The overall mix of uses for a TOD Scheme shall be a sum total of the mix computed for each constituent plot. The DE shall have the flexibility to utilise such mix on the entire reconstituted scheme area as per design considerations, provided that the overall mix is maintained. The prescribed mix can also be achieved through vertical mixing of uses within buildings provided that:

- Only non-manufacturing Industries (service industry like IT/ITES, BPO/KPO, etc.) and non-polluting MSME units are combined with other uses like residential, commercial or institutional, having separate circulation areas and meeting all fire safety norms.

- b) Educational institutions, anganwadis, creches, old age homes, etc., are not combined with health facilities, penal institutions such as correction facilities, jails, etc or manufacturing and/or warehousing facilities.
- c) Educational and health facilities as mentioned above shall mandatorily be developed on the lower floors, preferably with access to open spaces being planned as part of the TOD Scheme.
- d) Separate entry/exits and service cores will have to be provided as required in buildings with vertical mix of uses, complying with statutory requirements of prevalent Bye-Laws and NBC-2016.
- e) Building having mixed use assembly/mercantile occupancy will limit the height of the assembly/mercantile occupancy portion of the buildings to 30 m. Above this height the buildings may be used for business or residential occupancies with 240 min fire rating separation. Independent exits shall be provided for such occupancy above 30 m and shall not interfere with exits of assembly/mercantile occupancy (As per National Building Code 2016).

Fire safety norms will be considered as per the stringent norms for the most active use.

6.4 Mandatory Public Area in TOD Scheme Layout

a) Green Public Space

- i. 20% of the area of the amalgamated plot shall be designated as Green Public Space for public use. The DE shall design and develop the Green Public Space as per approved layout plan, and hand it over to the concerned local body for maintenance. No parking shall be permitted under or within such greens.
- ii. Such greens shall remain un-gated and open to public at all times and have direct access from a major ROW (18m or above) on at least one side. The DE shall provide at least one consolidated green with a minimum area of 2000 sq. mt.
- iii. Additional 10% green/recreational area shall be developed by the DE for exclusive use of the occupants. This may include plazas, tot-lots, green spaces, green terraces at various levels, gardens, common areas, etc., that can also be provided on top of basements, podiums, terraces, etc. The extent of Podium area used for this purpose shall not be included for computation of ground coverage.
- iv. Concerned local body may utilize up to a maximum of 10% of the land reserved for Green Public Spaces under each TOD Scheme for provision of public utilities envisaged under the IZPs.

b) Public road network

DE shall provide additional roads/streets for public use within the TOD Scheme as per the following norms.

- i. Road networks to be planned with a vehicular route network of approximately 250m c/c and pedestrian network of approximately 100m c/c.
- ii. Based on ground conditions, the street grid (i.e. c/c spacing between ROWs) requirement within the TOD scheme area may be relaxed up to a maximum of 10%.
- iii. The grid pattern should be followed while planning the road network in the TOD scheme layout.
- iv. Dead ends should be avoided. In case where the dead-end cannot be avoided, then cul-de-sacs should be created.
- v. Roads to be designed keeping in view the pedestrian movement and universal barrier free design concept.
- vi. Road network shall be designed and developed to incorporate cycle tracks and pedestrian paths which shall be as per the state of art specifications.
- vii. Vendor zones at suitable locations to be proposed.
- viii. Ambience to be made attractive and suitably landscaped.
- ix. All such public areas including greens and roads shall be designed as per national urban Greening Guidelines 2014, MoUD, GOI and developed by the DE and handed over free of encumbrances to the concerned local body for maintenance.

6.5 Exclusion from TOD Scheme

a) City-level PSP plots

City-level PSP plots (community, district or zonal PSPs and secondary schools) cannot be part of any TOD Scheme.

However, in order to meet the additional requirement for health, education and other PSP facilities to cater to the enhanced densities in TOD Nodes, any such PSP plots (greater than or equal to 1 Ha) falling entirely within the TOD Influence Zone shall be permitted to apply as standalone TOD Schemes permitting PSP activities only. Such schemes can avail an additional FAR of 1.5 times the existing permissible FAR up to a maximum of 4.0. The following additional conditions shall apply:

- i. Mix use norms shall not be applicable to such sites, and the existing use premise shall be retained.
- ii. In case of school plots, the existing area under playgrounds shall be retained or increased within the same plot.
- iii. ROW of the adjoining road shall not be less than 18m.

6.6 Design & Aesthetics

a) Street and Block Layout

- i. While designing the TOD Area development proposals, new streets and walkways shall be incorporated into the existing local road pattern.
- ii. All the streets in the TOD Areas shall have sidewalks on both sides of the road that can accommodate high-volume pedestrian activity and their layout shall be oriented towards the Transit Station/Corridor.
- iii. Wherever possible, street and building configuration shall be designed to create vistas, or to terminate views with a landmark feature, building, or public space.

b) Building Design Details

Buildings in the TOD Area shall be designed to ensure that pedestrian comfort is of prime importance.

- i. Doorways and windows shall be oriented towards the street in order to provide ease of entrance, visual interest and increased security through informal viewing.
- ii. Variety of architectural features shall be used on the lower storey of a building in TOD Areas in order to provide visual interest to the pedestrian.
- iii. Buildings higher than 4-5 storey shall step back higher floors in order to maintain a human scale along the sidewalk and reduce shadow impacts on the public street

6.7 Public Transit Infrastructure agencies and Railways

In case of any Public Transit Infrastructure agencies and Railways, the operational areas for transportation such as tracks, depots, viaducts, guide-ways etc. shall not be considered as part of TOD scheme area for calculation of FAR/ ground coverage/ minimum scheme area for application of TOD norms. Joint ventures for Station Area Development can be considered between the Railways/Public Transit Infrastructure Agencies and other adjoining land-owning agencies (both public and private). Wherever feasible, concourse level integration between TOD Scheme developments and mass transit stations shall be ensured, and the cost for the same shall be borne jointly by the DE and public transit infrastructure agency.

TOD Schemes falling in two TOD Nodes (where the influence zones of such TOD Nodes are adjacent and contiguous) can be considered for approval, provided they meet all other conditions under this Policy.

7 Framework for Implementation of the Policy

7.1 Formation of Committee

A Committee shall be formed under the Chairpersonship of Secretary Housing GoUK comprising of representative of Town & Country Planning Department, DLDA and various service providing agencies. Committee shall meet at a pre-decided date/day every quarter of the year. This Committee will be responsible for:

- a) Approval of any new Influence Zone (other than any priority nodes identified under the Regulations).
- b) Coordinate and monitor the works undertaken by various agencies for area improvement as prescribed in the IZP.
- c) Decide/amend/interchange roles and responsibilities of various agencies as mentioned in the policy.
- d) Sanction all expenditure for area improvement from the TOD Funds.
- e) Any other matter related to the effective implementation of the policy.

7.2 Facilitation/Preparation/ Implementation of the policy.

- a) TCPD will Identify Influence Zone eligible for undertaking TOD development as per the provisions of this Policy and other guidelines by MoUD, GOI and update/revise the same from time to time as required by the Government. Inter alia the UKMRC or any other agency can share the proposed alignments of their projects approved by the Concerned Boards to TCPD for identification of TOD nodes.

Note: The TOD nodes can be finalised:-

- i. If the public transport corridors have been approved by the GoUK and the copy of the approval has been submitted to the TCPD for adding the corridor proposal in the Master plan/Zonal plan.
- ii. If the public transport corridors have been proposed in the approved master plans of the towns/cities.
- b) TCPD will Delineate Influence Zone of TOD.
- c) TCPD will Prepare/ensure preparation of IZPs for selected TOD Nodes as per the provisions of the Policy.
- d) DLDA should set up and manage a dedicated TOD account to manage funds.
- e) DLDA should Set up a dedicated portal or microsite for all matters pertaining to Implementation of the TOD Policy.
- f) Planning and designing of metro stations and other new roads/flyovers should take necessary approval/coordination from TCPD.

7.3 Sanctioning of TOD Scheme (submitted by DE)

The DE shall aggregate land/buildings in TOD node and obtain consent of landowners with written agreement mentioning all terms and conditions. The DE shall prepare TOD scheme and submit it to TCPD alongwith requisite application fee as decided by the committee, for approval.

The scheme shall be approved by the Town and country planning department. TOD scheme shall be considered for approval only if the pedestrian movement, cycling infrastructure, NMT, place making, social/physical infrastructure etc as envisaged in approved IZP has commenced. Adding density without proper infrastructure is not recommended.

For this activity, the DE shall be rewarded with TDR of value (in sqmt) equivalent to one-tenth of aggregated land or in a manner as decided by the committee, for the scheme.

7.4 Payment of Additional FAR Charges

The extra FAR required above the base FAR (the base FAR shall be the prevalent FAR or as decided by the committee) shall be in the form of purchasable FAR (which shall be minimum 1.0) and remaining through TDR or purchasable FAR. The rates of purchasable FAR shall be decided by the committee. The DE shall pay Additional FAR Charges to the respective local bodies/Development Authorities for undertaking area improvement and infrastructure augmentation works (as required).

7.5 Provision for Additional FAR Charges

FAR Charges shall be collected by DLDA and ring-fenced through a dedicated TOD Fund set up for each Influence Zone.

7.6 Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Influence Zone

Projects for Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Nodes may be implemented by the concerned Departments or Agencies as decided by the Committee.

7.7 Zero-Tolerance In TOD Influence Zone

There will be zero-tolerance zone for traffic violations and any management initiatives such as parking regulation, one-way/two-way traffic management, etc., including measures recommended in the IZP, shall be implemented by the concerned Department.

7.8 Grievance Redressal

Grievance Redressal during the implementation of the TOD Policy shall be the mandate of Committee.

7.9 Payment of applicable fees and charges by DE

All applicable fees and charges (external / internal development charges) shall be paid by DE and will execute the development in accordance with the provisions as per government directions/the committee.

Note: Concerned local bodies shall integrate the development controls of this Policy with their existing approval systems to ensure transparent and fast-track approval of TOD Schemes. Online system should be adopted for the approval of IZP's. time bound approval process and a single window clearance is preferred.

8 Development Control norms for TOD Schemes

8.1 The Development Control Norms of this Policy shall be applicable to all TOD Schemes and prevail in case of conflict with any other policy/provisions within the Master Plan. Development under TOD Schemes can be a mix of new development, partial/full reconstruction and partial/full retrofitting of existing structures. The strategy to be adopted shall be detailed by the DE as part of the TOD Scheme submission and approved as per the process laid out in the policy/guidelines.

8.1.1 Floor Area Ratio (FAR):

- a) The FAR for a TOD scheme shall be calculated as the sum of FAR calculations for all constituent plots. FAR entitlement for each constituent plot shall be calculated as follows:
 - In brownfield TOD nodes, the FAR shall be 3.5 in intense zones and 2.5 in transition zone.
 - In greenfield TOD nodes, the FAR shall be 4.0 in intense zones and 3.0 in transition zone.
 - Larger TOD Schemes in greenfield TOD nodes with an area of 4 Ha or more, will be eligible for FAR of 5.0 on constituent plots, if feasible.
 - The above mentioned FAR limits are general guidelines and may vary as per local conditions and approach road width substantiated by the logical reasons presented to the committee.
- b) While consumption of the entire entitled FAR is not mandatory, the following shall be ensured by all TOD Schemes:
 - Minimum FAR utilisation shall be equivalent to the existing permissible FAR for each of the plots.
 - Overall proportion of mix of uses shall always be maintained.
- c) In case of TOD Schemes that include existing service lanes/ public roads/ public drains/ public parks, etc., land under such areas shall not be considered for computation of FAR.
- d) Any public amenities provided as part of the development such as public toilets, bridges, etc. shall be free of FAR, subject to the condition that they are maintained regularly by the DE and remain open and accessible to public at all times of the day, failing which, the concerned local body shall take over the same.
- e) TOD Schemes that are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions, may be allowed relaxations in ground coverage and setbacks, without compromising the area to be maintained under Green Public Spaces.
- f) The height restrictions may be relaxed by the committee based upon the locational aspect and geological aspect of the site.

8.1.2 Ground Coverage: Ground Coverage shall be a maximum of 50% of the entire TOD Scheme/plot area.

8.1.3 EWS/affordable Housing: TOD schemes proposing EWS/affordable Housing (mix of EWS, LIG, LMIG) @30% of other units shall be given purchasable FAR at two-third the rates for other schemes.

8.1.4 Circulation

8.1.4.1 Parking :

- a) TOD Schemes shall provide 1.5 Equivalent Car Space (ECS) per 100 sq.m. of covered area, with mandatory 10% of the parking area earmarked for bicycles.
- b) Provision for parking of physically challenged to be earmarked at easily accessible prominent locations and shall be provide as per Indian road congress code IRC :103:2012.
- c) DE shall provide at least 25% of all parking facilities within TOD schemes as 'public parking' facility, in the form of at-grade parking wherever feasible.
- d) Parking may be in the form of stack parking, surface parking, podium parking, stilt parking on surface or within basements or podiums, or any other innovative methods, all of which shall be counted towards ECS requirement. Provided the active commercial frontage on streets shall be maintained at grade. The basements of different blocks can be combined/unified
- e) No parking shall be permitted on or under any designated Green Public Space.

8.1.4.2 Pedestrian movement

The pedestrian movement within TOD scheme shall be provided as per the state of art design/specification keeping priority for physically disabled movement, elderly and children. Skywalks shall be developed to interconnect various areas, buildings within TOD schemes which shall be integrated with other TOD schemes and mass transit stations.

8.2 Other Mandatory provisions

8.2.1 Mandatory sustainability provisions:

The entire development has to be compliant with the mandatory sustainability provisions given in the Unified Building bye laws 2016, TCPO and prevailing Master plan. These include:

- a) Water Conservation and Management, including Rain Water Harvesting, Low Water Consumption Plumbing Fixtures, Waste Water Recycle and Reuse and Reduction of hard scape.

- b) Solar Energy Utilization, including Installation of Solar Photovoltaic Panels, and Installation of Solar Assisted Water Heating Systems.
- c) Energy efficiency, including Low Energy Consumption Lighting Fixtures (Electrical Appliances - BEE Star and Energy Efficient Appliances) and Energy Efficiency in HVAC systems. ECBC shall be followed.
- d) Waste Management, including Segregation of Waste and Organic Waste Management, sewage disposal.
- e) The project shall be certified as gold/platinum rated green building.
- f) Universal barrier-free access - All public spaces, roads, Green Public Spaces, parking areas, buildings, etc. within TOD Schemes and all area improvement works taken up as per the approved IZPs shall be designed for barrier free universal access as per Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons, 2016 of the Ministry of Housing and Urban Affairs, Govt. of India.
- g) Additional Development Controls for urban design, landscape and built environment shall be framed separately to regulate building and site-level aspects such as active frontage, streetscapes, integration of green blue infrastructure, etc.

8.3 Minimum plot area within the scheme

Intense Zone	Transition Zone
2000 sqmts	3000 Sqmts

8.4 Density within the scheme

Intense Zone	Transition Zone
500-600 DU/Ha	400- 500 DU/Ha

8.5 Height Restriction:

The maximum height of building shall not exceed 1.5 times the width of road abutting plus the front open space, subject to the requirement of front open space of a maximum of 16 m; (NBC code for height limitations)

The height restrictions shall also be subject to the regulations of the Airport authority of India and structural stability / fire safety compliances as per applicable laws and as per the prevailing building byelaws of the state, National building Code 2016 and the Master Plan of the town.

Note: except the building no other area of the scheme/plot will be elevated as it may hinder free movement of the pedestrians, cyclists, old age persons and especially abled citizens etc.

8.6 Building line /setback (along public transit corridor)

Building Line along Public transit corridor	Minimum 6.0 m after proposed ROW (of Public transit or road, whichever is more on either side) Or 12 mt from the centre of the road, whichever is more shall be applicable.
--	---

8.7 Building Line/Front setback along other roads (in influence zone)

Use	Setback requirements on façade facing roads		
	Public ROW > 9 m	Public ROW = 9 m	Public ROW = 6 m
Educational (Schools, colleges, etc.)/Assembly (for more than 50 persons)	As per NBC, Part-3, Clause 8.3.1	As per NBC, Part-3, Clause 8.3.1	As per NBC, Part-3, Clause 8.3.1
Other buildings	Max 1.5 mts	Max 3 mts	Max 4.5 mts

8.8 Other side setbacks as per the height of the building shall be as per clause Part-3 of NBC-2016

Note: The Site/Buildings shall not be bounded by the boundary wall/grills and the setback spaces in all the directions shall be at grade with ROW so that the spaces between the buildings can be used by the general public as pedestrian pathway. However, for purely residential units on roads less than 18 mt, such provision shall not be mandatory if the plots on its rear side have direct access from the main road or such residential complexes shall provide additional lane (pedestrian/vehicular as per the need of the location) outside its boundary.

9 Uses in the TOD zone:**9.1 Permissible uses**

- Affordable /low-income housing, one and two room apartments for sale and rent, dormitories, old age homes, government housing for low income and middle-income group employees, working women hostels, hostels, studio apartments, night shelters, serviced apartments, etc.
- Daily need stores like departmental stores, Malls, cultural institutions, community halls (upto 50 persons capacity in different building blocks), library, health clubs, day care facilities, clinics, entertainment facilities, small restaurants, hotels, Diagnostic Centres, Maternity homes, Nursery schools /Crèche, sports centre / arena , etc
- Informal Sector uses like vending zone for vendors.
- Any other use which is permissible in the zoning regulations of Master plan/Zonal plan.

9.2 Non permissible uses for all new projects within TOD zone

- a) Plotted residential development shall not be covered under the TOD policy.
- b) Car sales Showrooms
- c) Banquet halls
- d) Auto Mobile repairs /services/vehicle servicing shops
- e) LPG go downs
- f) Electric Sub Stations 220 Kv
- g) Bus Depot (permitted only if clubbed with terminal and in the form of mixuse development site)
- h) Cremation ground /graveyard.
- i) Standalone multilevel parking without onsite mixed use
- j) Open ground parking lot (if provided shall be counted as FAR consumption)
- k) Any trade or activity involving any kind of obnoxious, hazardous, inflammable, non-compatible & polluting substance or process shall not be permitted.
- l) Any other use which is non-permissible in the zoning regulations of Master plan/Zonal plan.

9.3 Operational structures: the following structures shall be treated as operational structures.

- a) All stations and tracks, guideways, supporting at grade, elevated and underground including entry structures, ancillary buildings to house DG sets, chilling plants and electric sub stations, supply exhaust and tunnel ventilation shafts etc in public transportation infrastructure and mode.
- b) Depots and maintenance workshops.
- c) Traction sub stations.
- d) Operations Control Centres
- e) Police Stations /Fire stations/ Medical facilities.

10 Fee and charges

- 10.1 For utilising the existing FAR , the Subdivision charges, development charges, labour cess, supervision charges etc will be levied as per the prevalent rules and regulations of the local development authority.
- 10.2 For utilising the extra FAR provided in the TOD policy, the DE has to pay the charges fixed by committee or through TDR certificates. Other models of value capture financing as mentioned in national TOD policy such as one time betterment Levy, Impact Fee, TDR may be explored based upon financial analysis by the concerned authority/department which shall be forwarded to committee for consideration.
- 10.3 The DE shall deposit the charges with DLDA and DLDA shall transfer the 40 percent of the Purchasable FAR amount into Unified Metropolitan Transport Authority (UMTA)/Unified Transport Fund (UTF). This amount will be deposited by UMTA and DLDA in their respective dedicated TOD account which shall be specifically utilised for the development/Maintenance of Public Transit Infrastructure/TOD nodes. Committee shall have the authority to change or redistribute the fee fund for TOD related other issues. The committee shall conduct the annual audit of the fund in the dedicated TOD account.

11 Statutory Framework

- 11.1 TOD policy should be notified as part of the Master Plan/Development plan/zonal plan/ LAP or TP scheme of the city. The policy document should clearly outline the importance of the high-capacity transit networks in the city's development.
- 11.2 The vision of the Master Plan/ Development Plan should be resonated by all the stakeholders, especially those involved in infrastructure development and preparation of development plans. The building bye-laws and development control regulations would need to be amended to incorporate the changes required for implementing TOD.
- 11.3 The influence zone of the TOD should be clearly notified by the concerned authority.
- 11.4 To ensure that the infrastructure created in the influence zone is provided in a planned manner, the ULBs and the concerned authorities/agencies should prepare a comprehensive plan integrating all the utilities, physical infrastructure and essential facilities such as roads, sewers, drainage, electric lines, green spaces, police post, fire post, electric sub-stations, etc. The plan would be useful to assess the carrying capacity of the existing infrastructure and the upgradation needed to meet the increased demand once TOD is implemented.

12 Coordination and Implementation

- 12.1 Implementation of TOD would entail the involvement of various agencies for preparation of master plans or zonal plans, reviewing the infrastructure building regulations, provision of public transport and traffic control, etc. Therefore, to ensure the success of TOD, it is important that there is coordination between these agencies for efficient planning and implementation which shall be monitored by the committee.
- 12.2 To ensure that TOD does not merely become a high-density development along the transit, which may result in higher concentration of private vehicles and congestion, it is important that the DLDA/ULB make sure that all the important aspects of TOD, as given in earlier sections, are implemented in totality.
- 12.3 Cities should provide transparency and clarity in the policy and procedures for TOD, as well as the economic incentives for all stakeholders. This would allow multiple land owner to come together and build a consensus and save time in implementation of TOD.
- 12.4 For long term commitment of public agencies and private sector in implementing TOD, cities should create clear and fair rules for sharing of costs, benefits, and risk among the stake holders.
- 12.5 Cities may encourage public private partnership in planning and implementation of TOD as well as infrastructure upgradation to foster the technical knowhow and financial capacity of the private sector.
- 12.6 Aesthetic quality of buildings shall be enhanced which shall reflect Uttarakhand architecture/local architecture. Signages/ boards designs shall be regulated. Such details shall be sanctioned alongwith the scheme approval process and shall be submitted by the DE which shall be binding on the constituent plot owners/developers.

13 ROLES AND RESPONSIBILITIES OF VARIOUS DEPARTMENTS/ AGENCIES

Roles and responsibilities of various departments/agencies mentioned here are subject to change/amendment as decided by the Committee from time to time for effective implementation of the Policy.

13.1 HOUSING DEPARTMENT

- a) Finalization of TOD policy In consultation with TCPD and UKMRC as well as other stakeholders
- b) To formulate Committee for the execution of the policy.
- c) To make provisions in the relevant Acts of the State, if necessary, to address TOD implementation.
- d) To resolve issues arising out of preparation or implementation of TOD scheme.
- e) To update/amend/ include any of the provisions for the successful implementation of TOD scheme

13.2 TOWN AND COUNTRY PLANNING DEPARTMENT

- a) Formulation of TOD Policy In consultation with UKMRC.
- b) To suggest amendments in the relevant act, if necessary.
- c) Prepare/revise various Development/Master Plans/zonal plans/LAP/TP Scheme, incorporating separate chapter for TOD, enabling provisions and amendments for implementation of TOD, zoning regulations, development controls and subdivision/amalgamation regulations for various uses/activities, building bylaws for various uses/activities and design guidelines for TOD Areas.
- d) Identification of TOD nodes and zones along the mass transit alignment provided by UKMRC or any other agency which is taking up the mass transportation project/area-based development projects (eg. Smart city ltd.). Identification of TOD nodes and zones shall be based upon well-defined/established criteria.
- e) Preparation of TOD Area Zonal Plans/IZP, TOD Layout Plan/ TP Schemes/LAP/Redevelopment Schemes etc. in TOD Areas.
- f) Approval of layouts prepared under aforesaid schemes in TOD nodes.
- g) Review and monitoring of proper implementation of TOD Area Zonal Plans/IZP, TOD Layout Plan/ TP Schemes/LAP/Redevelopment Schemes etc. in TOD Areas .
- h) Any deviation /violation or objection to development in TOD Areas shall be brought to the notice of the committee.
- i) To sanction the TOD scheme submitted by DE.

13.3 DISTRICT LEVEL DEVELOPMENT AUTHORITIES

The DLDA shall form specialized cell, as prescribed by the Committee, whose roles and responsibilities shall be as:-

- a) To create dedicated account for receiving TOD fund.
- b) Implementation of TOD Area Zonal Plans, TOD Layout Plan/ TP Schemes/LAP/Redevelopment Schemes etc. in TOD Areas
- c) Preparation of proposals for strengthening of trunk infrastructure and integrated infrastructure and services systems plan for infrastructure components in TOD Areas based on the TOD Area Zonal Plan. To get the infrastructure plan executed/implemented by the concerned agencies/ departments.
- d) Control and Regulate the Developments in the TOD Areas in coordination with other departments. Regulate roads, streets, landscaped areas and building construction/ development in TOD Areas.
- e) To scrutinize and sanction the building plans of individual plots within the sanctioned schemes (sanctioned by TCPD) within TOD zone layout.
- f) To develop and maintain the common public areas including pedestrian /cycle tracks, plazas, landscaping etc on priority for which It shall be provided by annual maintenance and operation fund as decided by the committee.
- g) Preparation and implementation of traffic management plan including on street parking, in consultation with UKMRC or other concerned Mass Transit Agency and Traffic police.
- h) Ensuring and managing Multi-modal Integration of IPT Services through integrated service planning in consultation with UKMRC or other concerned Mass Transit Agency and Traffic police.
- i) To ensure that Codes applicable for Urban Roads and Building are being complied during such construction/development. Any deviation /violation or objection to such development shall be brought to the notice of the committee.

13.4 UKMRC/Mass Transit Agency

- a) To plan, enforce and regulate Mass Transit public transport (Metro Rail/Light Rail/Mono Rail/BRT/High-capacity public transport services).
- b) To convey the finalised mass transit alignments to TCPD for preparation of IZP.
- c) Administration and management of allotted share of Urban Transport Fund (UTF) to UKMRC/Mass Transit Agency.
- d) Any other role or responsibility assigned by the Committee.

13.5 Developer Entity:

- a) To aggregate land/buildings in TOD node and to obtain consent of landowners with written agreement mentioning all terms and conditions.
- b) To prepare TOD scheme within TOD node and get it approved from the TCPD.
- c) To get approval for building plans from Development Authority on individual plots within approved scheme which can be taken by the individual owner of the plot too.
- d) To prove financial capability in terms of audited balance sheets/net worth.
- e) Prescribed bank guarantee to be submitted for the project cost and an indemnity certificate indemnifying Development Authority against any ownership issues of the constituent land/ buildings.
- f) The DE may be rewarded with TDR of value (in sqmt) equivalent to five percent of aggregated land for the scheme or as decided by the committee.

14 Checklists for Guiding Principles

This policy focuses on compact mix use development around the Transit corridor. This document has focused on the 12 guiding principles while formulating the same along with supporting tools.

Checklist for guiding principles		
Components	Yes	No
Multimodal Integration		
Complete streets		
Last mile connectivity		
Inclusive habitat		
Optimised densities		
Mixed Land use		
Interconnected street network		
Non-Motorised Network		
Traffic Calming		
Managed Parking		
Informal Sector integration		
Street oriented building		

TOD Support Principles tools

Annexure: Checklist for principle tools		
Components	Yes	No
PPP		
Safety and security		
Universal accessibility		
High quality transit system		
Technology integration		
Right size infrastructure		

Green building and infrastructure		
Preserve and create open spaces		
Land value capture		

ABBREVIATIONS

DE :- Developer Entity

DLDA:- District Level Development Authority

FAR:- Floor Area Ratio

GOI :- Government of India

GoUK:- Government Of Uttarakhand

IPT:- Intermediate Public Transport

IZP:- Influence Zone Plan

LAP:- Local Area Plan

MMI :- Multi-Modal Integration

NMT :- Non-motorised Traffic

NMV:- Non-Motorized Vehicle

NBC; - National Building Code

PSP :- Public & Semi-Public

ROW:- Right of Way

TAD :- Transit Adjacent Development

TDR :- Transferable Development Rights

TOD:- Transit-Oriented Development

TPS:- Town Planning Scheme

TCPD :- Town & Country Planning Department

UKMRC :- Uttarakhand Metro Rail Corporation

ULB :- Urban Local Body

UMTA :- Unified Metropolitan Transport Authority

UTF :- Unified Transport Fund

By Order,

ANAND BARDHAN,

Additional Chief Secretary.

सिंचाई अनुभाग-1

विज्ञप्ति/पदोन्नति

08 जून, 2022 ई0

संख्या 554/E-17211 IRR 1-ESTB/5/1/2022—सिंचाई विभाग के अन्तर्गत कार्यभार ग्रहण करने की तिथि से निम्नलिखित कार्मिकों को मुख्य अभियन्ता स्तर-2 वेतन मैट्रिक्स लेवल-13A (वेतन बैंड-37400-67000 ग्रेड वेतन-8900) के पद पर नियमित पदोन्नति करने की श्री राज्यपाल सहर्ष स्वीकृति प्रदान करते हैं:-

- 1- श्री प्रेम सिंह पंवार
- 2- श्री सुभाष चन्द्र
- 3- श्री चन्द्र शेखर सिंह
- 4- श्री संजय शुक्ल
- 5- श्री पुनीत कुमार मल्ल

2- उक्त पदोन्नत मुख्य अभियन्ता स्तर-2 कार्यभार ग्रहण करने की तिथि से छः माह की परीक्षा अवधि में रहेंगे।

3- उक्त पदोन्नति मा0 उच्चतम न्यायालय, नई दिल्ली में योजित एस0एल0पी0(सी) संख्या-000385/2011, श्री गोपाल सिंह मेहरा एवं अन्य बनाम राज्य, मा0 उच्चतम न्यायालय, नई दिल्ली में योजित एस0एल0पी0(सी) संख्या-014049/2011, श्री देवी दत्त डालाकोटी एवं अन्य बनाम राज्य तथा उत्तराखण्ड लोक सेवा अधिकरण में योजित निर्देश याचिका संख्या: 150/डी0बी0/2019, श्री सुभाष चन्द्र एवं अन्य के अंतिम निर्णय के अधीन रहेंगी।

उक्त पदोन्नत अधिकारियों को वर्तमान कार्यस्थल पर ही कार्यभार ग्रहण कराया जाएगा तथा इनकी पदस्थापना/तैनाती के आदेश पृथक से निर्गत किये जाएंगे।

विज्ञप्ति/पदोन्नति

08 जून, 2022 ई0

संख्या 555/E-17436 IRR 1-ESTB/5/2/2022—सिंचाई विभाग के अन्तर्गत कार्यभार ग्रहण करने की तिथि से निम्नलिखित कार्मिकों को अधीक्षण अभियन्ता के पद (वेतनमान रू0 वेतन 37400-67000 ग्रेड वेतन-8700/- पुनरीक्षित वेतनमान रू0 123100-215900 पे मैट्रिक्स लेवल-13) पर नियमित पदोन्नति करने की श्री राज्यपाल सहर्ष स्वीकृति प्रदान करते हैं :-

- 1- श्री संजय श्रीवास्तव
- 2- श्री हरिश्चन्द्र सिंह भारती
- 3- श्री विजयकान्त मौर्य
- 4- श्री राम गोपाल यादव
- 5- श्री राजेश कुमार
- 6- श्री कपिल कुमार (दिव्यांग श्रेणी)

- 2- उक्त पदोन्नत अधीक्षण अभियन्ता कार्यभार ग्रहण करने की तिथि से एक वर्ष की परीक्षा अवधि में रहेंगे।
- 3- उक्त पदोन्नति मा0 उच्चतम न्यायालय, नई दिल्ली में योजित एस0एल0पी0(सी) संख्या-000385/2011, श्री गोपाल सिंह मेहरा एवं अन्य बनाम राज्य, मा0 उच्चतम न्यायालय, नई दिल्ली में योजित एस0एल0पी0(सी) संख्या-014049/2011, श्री देवी दत्त डालाकोटी एवं अन्य बनाम राज्य तथा उत्तराखण्ड लोक सेवा अधिकरण में योजित निर्देश याचिका संख्या: 150/डी0बी0/2019, श्री सुभाष चन्द्र एवं अन्य एवं संख्या-58/डी0बी0/2019 श्री सजय श्रीवास्तव बनाम राज्य में पारित होने वाले अंतिम निर्णय के अधीन रहेंगी।

उक्त पदोन्नत अधिकारियों को वर्तमान कार्यस्थल पर ही कार्यभार ग्रहण कराया जाएगा तथा इनकी पदस्थापना/तैनाती के आदेश पृथक से निर्गत किये जाएंगे।

आज्ञा से,

हरि चन्द्र सेमवाल,
सचिव।

न्याय अनुभाग-1

अधिसूचना

नियुक्ति

10 अगस्त, 2022 ई0

संख्या-08/नो0एच0/XXXVI-A-1/2022-05 नो0एच0/2018-श्री राज्यपाल, नोटरी अधिनियम, 1952 (अधिनियम संख्या-53, सन् 1952) की धारा-3 के अधीन शक्ति का प्रयोग करके श्री मोहित पाण्डेय, अधिवक्ता को दिनांक 10-08-2022 से अग्रेतर पांच वर्ष की अवधि के लिये तहसील चम्पावत, जिला चम्पावत में नोटरी नियुक्त करते हैं और नोटरीज रूल्स 1956 के नियम-8 के उपनियम (4) के अधीन शक्ति का प्रयोग करके यह भी निदेश देते हैं कि श्री मोहित पाण्डेय का नाम उक्त अधिनियम की धारा-4 के अधीन रखे गये नोटरी पंजिका में प्रविष्ट किया जाय।

In pursuance of the provisions of Clause (3) of Article 348 of the Constitution, the Governor is pleased to order the publication of following English Translation of Notification No.08/No-H/XXXVI-A-1/2022-05 No.-H/2018, Dated August 10, 2022.

NOTIFICATION

Appointment

August 10, 2022

No.08/No-H/XXXVI-A-1/2022-05 No.-H/2018-In exercise of the powers conferred by Section 3 of the Notaries Act, 1952 (Act No-53 of 1952), the Governor is pleased to appoint Mr. Mohit Pandey, Advocate as Notary for a period of five years with effect from 10-08-2022 for Tehsil Champawat, District Champawat and in exercise of the powers conferred by sub-rule (4) of rule 8 of Notaries Rules, 1956 also directs that the name of Mr. Mohit Pandey be entered in the register of Notaries maintained under Section 4 of the said Act.

अधिसूचनानियुक्ति

16 अगस्त, 2022 ई०

संख्या-19/नोई०/XXXVI-A-1/2022-06-नो०-ई०/2022-श्री राज्यपाल, नोटरी अधिनियम, 1952 (अधिनियम संख्या-53, सन् 1952) की धारा-3 के अधीन शक्ति का प्रयोग करके श्री सोबन सिंह रावत, अधिवक्ता को दिनांक 16-08-2022 से अग्रेत्तर पांच वर्ष की अवधि के लिये जिला टिहरी गढ़वाल की तहसील प्रताप नगर में नोटरी नियुक्त करते हैं और नोटरीज रूल्स 1956 के नियम-8 के उपनियम (4) के अधीन शक्ति का प्रयोग करके यह भी निदेश देते हैं कि श्री सोबन सिंह रावत का नाम उक्त अधिनियम की धारा-4 के अधीन रखे गये नोटरी पंजिका में प्रविष्ट किया जाय।

आज्ञा से,

धनंजय चतुर्वेदी,

सचिव, न्याय एवं विधि परामर्शी।

In pursuance of the provisions of Clause (3) of Article 348 of the Constitution, the Governor is pleased to order the publication of following English Translation of Notification No.19/No-E/XXXVI-A-1/2022-06-No-E/2022, Dated August 16, 2022.

NOTIFICATION

Appointment

August 16, 2022

No.19/No-E/XXXVI-A-1/2022-06-No-E/2022--In exercise of the powers conferred by Section 3 of the Notaries Act, 1952 (Act No-53 of 1952), the Governor is pleased to appoint Mr. Soban Singh Rawat, Advocate as Notary for a period of five years with effect from 16-08-2022 for Tehsil Pratap Nagar, District Tehri Garhwal and in exercise of the powers conferred by sub-rule (4) of rule 8 of Notaries Rules, 1956 also directs that the name Mr. Soban Singh Rawat be entered in the register of Notaries maintained under Section 4 of the said Act.

By Order,

DHANANJAY CHATURVEDI,

Secretary, Law-cum-L.R.



सरकारी गजट, उत्तराखण्ड

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा प्रकाशित

रुड़की, शनिवार, दिनांक 03 सितम्बर, 2022 ई0 (भाद्रपद 12, 1944 शक सम्वत्)

भाग 1—क

नियम, कार्य—विधियां, आज्ञाएं, विज्ञप्तियां इत्यादि जिनको उत्तराखण्ड के राज्यपाल महोदय, विभिन्न विभागों के अध्यक्ष तथा राजस्व परिषद् ने जारी किया

HIGH COURT OF UTTARAKHAND, NAINITAL

NOTIFICATION

August 02, 2022

No. 210/XIV-a-31/Admin.A/2016-- Shri Vishal Vashisht, Civil Judge (Jr. Div.), Joshimath, District Chamoli is hereby sanctioned earned leave for 10 days w.e.f. 11.07.2022 to 20.07.2022 with permission to prefix 09.07.2022 & 10.07.2022 as second Saturday & Sunday holidays respectively.

NOTIFICATION

August 02, 2022

No. 211/XIV-a-28/Admin.A/2020-- Ms. Jasmeet Kaur, Judicial Magistrate-II, Roorkee, District Haridwar is hereby sanctioned medical leave for 08 days w.e.f. 11.07.2022 to 18.07.2022.

NOTIFICATION

August 02, 2022

No. 212/XIV-a-39/Admin.A/2016-- Ms. Kalpana, Civil Judge (Jr. Div.), Kashipur, District Udham Singh Nagar is hereby sanctioned earned leave for 11 days w.e.f. 12.07.2022 to 22.07.2022.

NOTIFICATION

August 03, 2022

No. 214/XIV-a-41/Admin.A-2008--Ms. Kahkasha Khan, District & Sessions Judge, Champawat is hereby sanctioned child care leave for 19 days w.e.f. 05.07.2022 to 23.07.2022 with permission to suffix 24.07.2022 as Sunday holiday.

By Order of Hon'ble the Administrative Judge,

Sd/-

Registrar (Inspection)

OFFICE OF THE DISTRICT & SESSIONS JUDGE, PITHORAGARHCERTIFICATE OF HANDING OVER CHARGE

May 23, 2022

Endorsement no. 414(07)/I-10-2020--Certified that the Office of the District & Sessions Judge, Pithoragarh was handed over on proceeding to medical leave w.e.f. 01-04-2022 to 22-05-2022 in anticipation of sanction of Hon'ble High Court of Uttarakhand, Nainital, as hereinafter denoted, in the forenoon of April 01, 2022.

DR. GYANENDRA KUMAR SHARMA,

District & Sessions Judge,

Pithoragarh.

Counter-signed,

illegible,

Registrar General,

Hon'ble High Court of Uttarakhand,

Nainital.

CERTIFICATE OF TAKEN OVER CHARGE

May 23, 2022

Endorsement no. 415(07)/I-10-2020--Certified that the Office of the District & Sessions Judge, Pithoragarh was taken over after availing medical leave w.e.f. 01-04-2022 to 22-05-2022 in anticipation of sanction of Hon'ble High Court of Uttarakhand, Nainital, as hereinafter denoted, in the forenoon of May 23, 2022.

DR. GYANENDRA KUMAR SHARMA,

District & Sessions Judge,

Pithoragarh.

Counter-signed.

illegible,

Registrar General,

Hon'ble High Court of Uttarakhand,
Nainital.



सरकारी गजट, उत्तराखण्ड

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा प्रकाशित

रुड़की, शनिवार, दिनांक 03 सितम्बर, 2022 ई० (भाद्रपद 12, 1944 शक सम्वत्)

भाग 3

स्वायत्त शासन विभाग का क्रोड़-पत्र, नगर प्रशासन, नोटीफाइड एरिया, टाउन एरिया एवं निर्वाचन (स्थानीय निकाय) तथा पंचायतीराज आदि के निदेश जिन्हें विभिन्न आयुक्तों अथवा जिलाधिकारियों ने जारी किया

कार्यालय जिला मजिस्ट्रेट/जिला निर्वाचन अधिकारी, बागेश्वर

अधिसूचना की सूचना

09 जून, 2022 ई०

पत्रांक 366/प०चुना०/उप निर्वा०/2022—राज्य निर्वाचन आयोग, उत्तराखण्ड देहरादून की अधिसूचना संख्या—286/रा०नि०आ०अनु०-2/3041/2021 दिनांक 08.06.2022 के क्रम में भारत का संविधान के अनुच्छेद-243 'ट' में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए मैं, जिला मजिस्ट्रेट/जिला निर्वाचन अधिकारी (प०), बागेश्वर के त्रिस्तरीय पंचायतों के सदस्य ग्राम पंचायत, प्रधान ग्राम पंचायत, सदस्य क्षेत्र पंचायत तथा सदस्य जिला पंचायत के पदों/स्थानों पर अधिसूचना जारी होने की तिथि तक विभिन्न प्रकार से रिक्त हुए पदों/स्थानों जो किसी न्यायालय के स्थगन आदेश से बाधित न हों, पर उप-निर्वाचन कराये जाने हेतु निम्नांकित विनिर्दिष्ट समय-सारणी के अनुसार उप निर्वाचन कराये जाने हेतु अधिसूचित करता हूँ :-

नाम निर्देशन पत्र जमा करने का दिनांक व समय	नाम निर्देशन पत्रों की जाँच का दिनांक व समय	नाम वापसी हेतु दिनांक व समय	निर्वाचन प्रतीक आवंटन का दिनांक व समय	मतदान का दिनांक व समय	मतगणना का दिनांक व समय
1	2	3	4	5	6
13.06.2022 एवं 14.06.2022 (पूर्वाह्न 10.00 बजे से अपराह्न 05.00 बजे तक)	15.06.2022 (पूर्वाह्न 10.00 बजे से कार्य की समाप्ति तक)	16.06.2022 (पूर्वाह्न 10.00 बजे से अपराह्न 03.00 बजे तक)	17.06.2022 (पूर्वाह्न 10.00 बजे से कार्य की समाप्ति तक)	27.06.2022 (पूर्वाह्न 08.00 बजे से अपराह्न 05.00 बजे तक)	29.06.2022 (पूर्वाह्न 08.00 बजे से कार्य की समाप्ति तक)

2- संबंधित निर्वाचन अधिकारी उप निर्वाचन हेतु रिक्त पदों/स्थानों का विवरण देते हुए अपने स्तर से नामांकन के दिनांक से पूर्व सूचना निर्गत कर उसकी प्रति अद्योहस्ताक्षरी को तत्काल प्रेषित करेंगे, तथा इस उप निर्वाचन कार्यक्रम का व्यापक प्रचार-प्रसार करायेंगे, और संबंधित ग्राम पंचायत में मुनादि द्वारा भी सर्वसाधारण को अपने अधीनस्थ कर्मचारियों के माध्यम से इसकी सूचना देना सुनिश्चित करेंगे। सार्वजनिक जानकारी हेतु संबंधित ग्राम पंचायत, क्षेत्र पंचायत, तहसील कार्यालय/उप जिला निर्वाचन अधिकारी(प0)/मुख्य विकास अधिकारी कार्यालय एवं जिला मजिस्ट्रेट कार्यालय के सूचना पट्टों में इस कार्यक्रम को प्रकाशित करायेंगे।

3- उक्त उप निर्वाचन उत्तराखण्ड पंचायती राज अधिनियम, 2016 (यथासंशोधित) के अधीन रहते हुए उ0प्र0 पंचायत राज (सदस्यों, प्रधानों और उप-प्रधानों का निर्वाचन) नियमावली, 1994 (उत्तराखण्ड में यथा प्रवृत्त) एवं उ0प्र0 क्षेत्र पंचायत तथा जिला पंचायत (सदस्यों का निर्वाचन), नियमावली, 1994 (उत्तराखण्ड में यथा प्रवृत्त) तथा सदस्य ग्राम पंचायत एवं प्रधान ग्राम पंचायत हेतु रिट याचिका संख्या 2302(एम0/एस0)/2019 श्रीमती पिकी देवी बनाम उत्तराखण्ड राज्य व अन्य में मा0 उच्च न्यायालय, उत्तराखण्ड, नैनीताल द्वारा पारित आदेश दिनांक 19.09.2019 तथा सदस्य क्षेत्र पंचायत एवं सदस्य जिला पंचायत हेतु रिट याचिका संख्या 441(एम0/एस0)/2020 मा0 युनूस बनाम उत्तराखण्ड राज्य एवं अन्य में मा0 उच्च न्यायालय, उत्तराखण्ड, नैनीताल द्वारा पारित निर्णय दिनांक 21.09.2020 के अनुसार इन उप निर्वाचनों में वही निर्वाचन-प्रक्रिया अपनाई जायेगी, जो राज्य निर्वाचन आयोग द्वारा निर्धारित एवं निर्देशित है। सदस्य ग्राम पंचायत एवं प्रधान ग्राम पंचायत एवं सदस्य क्षेत्र पंचायत के पदों/स्थानों के विषय में नामांकन पत्र दाखिल करने, उनकी जाँच, नाम वापसी तथा निर्वाचन प्रतीक आवंटित करने का कार्य, मतों की गणना एवं परिणाम की घोषणा संबंधित क्षेत्र पंचायत के मुख्यालय पर की जायेगी।

4- जिला पंचायत के सदस्यों के निर्वाचन हेतु नामांकन पत्र दाखिल करने, उनकी जाँच, नाम वापसी तथा निर्वाचन प्रतीक आवंटित करने का कार्य, संबंधित जिला पंचायत के मुख्यालय पर होगा, किन्तु मतों की गणना सम्बन्धित क्षेत्र पंचायतों के मुख्यालय पर होगी और निर्वाचन परिणाम जिला पंचायत मुख्यालय पर घोषित किये जायेंगे।

5- वैश्विक महामारी कोविड-19 के दृष्टिगत उप निर्वाचन कार्य में लगे सभी अधिकारियों/कर्मिकों एवं मतदाताओं को केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार द्वारा कोविड-19 के सम्बन्ध में जारी दिशानिर्देशों का कड़ाई से अनुपालन करना होगा।

रिक्त पदों का विवरण:-

विकास खण्ड का नाम	रिक्त पदों/स्थानों का संख्यात्मक विवरण			
	सदस्य ग्राम पंचायत	प्रधान ग्राम पंचायत	सदस्य क्षेत्र पंचायत	सदस्य जिला पंचायत
1	2	3	5	6
बागेश्वर	86	05	0	0
कपकोट	63	01	0	0
गरुड	99	07	0	0
योग:-	248	13	0	0

ह0 (अस्पष्ट),
जिला मजिस्ट्रेट/
जिला निर्वाचन अधिकारी,
बागेश्वर।



सरकारी गजट, उत्तराखण्ड

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा प्रकाशित

रुड़की, शनिवार, दिनांक 03 सितम्बर, 2022 ई० (भाद्रपद 12, 1944 शक सम्वत्)

भाग 8

सूचना एवं अन्य वैयक्तिक विज्ञापन आदि

सूचना

मैने अपना नाम दुर्गा प्रसाद से बदलकर दुर्गेश सती रख लिया हैं। भविष्य में मुझे दुर्गेश सती नाम से जाना पहचाना एवं लिखा पढा जाये।

समस्त विधिक औपचारिकताएँ मेरे द्वारा पूर्ण कर ली गई हैं।

दुर्गेश सती पुत्र स्व० सुरेशानन्द सती
निवासी ग्राम देवस्थान पोस्ट पोखरी
नागनाथ जिला चमोली।

सूचना

मैंने अपना नाम RAJENDRA DAS से बदलकर RAJENDRA ARYA कर लिया है भविष्य में मुझे RAJENDRA ARYA S/o KIDU DAS के नाम से जाना पहचाना जाए।

समस्त विधिक औपचारिकताएँ मेरे द्वारा पूर्ण कर ली गई हैं।

RAJENDRA ARYA S/o KIDU DAS

पता ग्राम व पो.ओ. धारकोट, धारमंडल

प्रतापनगर, टिहरी गढ़वाल। पिन-249131

सूचना

मैंने अपना नाम जगदीश लाल से बदलकर जगदीश शाह कर लिया है। भविष्य में मुझे जगदीश शाह पुत्र स्व० श्री मुन्शी लाल नाम से जाना पहचाना जाय।

समस्त विधिक औपचारिकताएँ मेरे द्वारा पूर्ण कर ली गई हैं।

जगदीश शाह पुत्र स्व० श्री मुन्शी लाल

निवासी म०न० 53, ग्राम गोर्ती लस्या

पो. देवीधार ममनी तहसील जखोली,

जनपद रुद्रप्रयाग, उत्तराखण्ड।

कार्यालय नगर पंचायत गूलरभोज (रुधम सिंह नगर)

विज्ञप्ति

25 जुलाई, 2022 ई0

पत्रांक 91/सेप्टेज मैनेजमेन्ट/गजट/2022-23-सर्वसाधारण को सूचित किया जाता है, प्रभारी सचिव उत्तराखण्ड शासन निर्देशानुसार (Letter No. 597/IV(2) के अनुसार. श0वि0.2017.50 दिनांक 16-05-2017 के आदेश के अनुपालन में एवं नगर पालिका अधिनियम 1916 (यथाप्रवृत्त उत्तराखण्ड राज्य में) की धारा 276 में दिये गये प्राविधानों के अनुसार तथा धारा 298 के खण्ड झ (घ) ज (घ) में दी गयी उपनियम बनाये जाने की शक्तियों का प्रयोग करते हुए तथा धारा-301 के अन्तर्गत दी गयी शक्ति के अनुसार उपविधि का प्रकाशन कराने हेतु नगर पंचायत गूलरभोज (ऊ0सिं0नगर) की बोर्ड बैठक दिनांक 28.05.2021 के प्रस्ताव सं0-01 द्वारा सर्व सम्मति से पारित प्रस्ताव के अनुसार उपनियम "प्रोटोकाल फोर सेप्टेज मैनेजमेन्ट" उपनियम-2021 बनाये जाने की स्वीकृति उपरान्त यह विज्ञप्ति इस आशय से आपत्ति/सुझाव चाहने हेतु प्रकाशित की जा रही हैं, जिन व्यक्तियों पर इसका प्रभाव पड़ने जा रहा हैं।

अतः लोकहित में सुविधा, सुरक्षा एवं नियंत्रण व विनियमन करने हेतु प्रोटोकाल फोर सेप्टेज मैनेजमेन्ट उपनियम-2021 में यदि किसी संस्था, व्यक्ति, व्यक्ति विशेष, फर्म, उद्योग, को कोई आपत्ति/सुझाव हो तो वे इस विज्ञप्ति की प्रकाशन तिथि से 30 दिन के भीतर अपनी लिखित आपत्ति कार्यालय नगर पंचायत गूलरभोज में प्रस्तुत कर सकता हैं, समय अवधि पश्चात प्राप्त होने वाली आपत्ति अथवा सुझाव पर किसी भी दशा में विचार नहीं किया जा सकेगा। जो निम्नवत है:-

परिभाषा:-

1- संक्षिप्त नाम और लागू होने की तारीख:- यह उपनियम "नगर पंचायत गूलरभोज प्रोटोकाल फोर सेप्टेज मैनेजमेन्ट उपनियम- 2021", नियमावली कहलायेगी, जो कि विज्ञप्ति सरकारी गजट उत्तराखण्ड में प्रकाशित होने की तिथि से प्रभावी होगी। यह उपनियम नगर पंचायत गूलरभोज की सीमा के भीतर लागू होंगे।

2- नगर पंचायत - नगर पंचायत का आशय नगर पंचायत गूलरभोज के परिसीमन 2018 के उपरान्त 07 वार्डों की सीमा से हैं।

3- अधिशासी अधिकारी- अधिशासी अधिकारी का आशय नगर पंचायत गूलरभोज के कार्यपालक अधिकारी से हैं।

4- अध्यक्ष/प्रशासक- अध्यक्ष का आशय नगर पंचायत गूलरभोज के निर्वाचित बोर्ड के अध्यक्ष से हैं, बोर्ड के कार्यकाल समाप्त हो जाने पर अध्यक्ष के स्थान पर अध्यक्ष/उपजिलाधिकारी, अध्यक्ष के रूप में प्रशासक से हैं।

5- सेप्टेज मैनेजमेन्ट सेल- सेप्टेज मैनेजमेन्ट सेल का आशय नगर पंचायत गूलरभोज में सरकारी सेवा के शासन द्वारा नामित अधिकारीयों के समूह की एक गठित इकाई से हैं, जो कि सेप्टेज मैनेजमेन्ट सेल कहलायेगा। जिसके अध्यक्ष, उपजिलाधिकारी गदरपुर होंगे तथा अधिशासी अधिकारी नगर पंचायत गूलरभोज सदस्य सचिव होंगे और अधिशासी अभियन्ता पेयजल निगम, अधिशासी अभियन्ता कुमायूँ जल संस्थान तथा अधीक्षक, राज्य संयुक्त चिकित्सालय बाजपुर एवं अवर अभियन्ता, नगर पंचायत गूलरभोज नामित सदस्य होंगे।

1-प्रसंग:- राष्ट्र का यह अनुभव रहा है, कि सैप्टिक टैंक और अवधीय जो डिजायन से सम्बन्धित है, स्थानीय संस्थानों द्वारा वर्षों से अनुपालन किया जा रहा है, जिसके सफल संचालन हेतु कुशल प्रबन्धन की आवश्यकता है। यह महत्वपूर्ण है, कि नगर में एक उचित वैज्ञानिक प्रबन्ध के मामलों में सेप्टेज तकनीकी का अनुपालन किया जाता है। ताकि पर्यावरण की सुरक्षा को दृष्टिगत रखते हुए सेप्टेज/फीकल स्लज सैप्टिक टैंक गढ़वे शौचालय पर्यावरण नदी एवं अन्य पानी आदि स्रोत को प्रदूषित न करें।

1.1-राष्ट्रीय फीकल स्लज एवं सेप्टेज प्रबन्धकीय नीति :-

इस महत्वपूर्ण कार्यक्रम को सफल बनाने हेतु शहरी विकास मन्त्रालय भारत-सरकार ने एक फार्मूला प्रकाशित किया है। राष्ट्रीय फीकल स्लज एवं सेप्टेज प्रबन्धकीय नीति वर्ष 2017 में इस दृष्टिकोण के साथ कि समस्त भारतीय शहर और नगर पूर्ण रूप से स्वच्छ तन्दुरुस्त और जीवित बने रहें एवं अच्छी सफाई भी बनी रहे तथा प्रदूषण से मुक्ति मिल सकें जिसके साथ उन्नत स्थल स्वच्छता सेवा साथ ही फीकल स्लज और सेप्टेज प्रबन्धक, ताकि सार्वजनिक उत्कृष्ट स्वास्थ्य स्तर को अधिकतम प्राप्त किया जा सकें और स्वच्छ वातावरण बना रहे, जिसमें विशेषकर गरीबों पर ध्यान केन्द्रित किया जाये। शहरी नीति का मुख्य उद्देश्य एक स्वस्थ वातावरण प्रसन्न प्राथमिकता और दिशा निर्धारित करनी है, ताकि राष्ट्रव्यापी अनुपालन इन सेवाओं का समस्त क्षेत्र में हो सके जैसे कि सुरक्षित और स्थाई सफाई व्यवस्था एकवास्तविकता प्रत्येक आय परिवार के लिये गलियों में नगर में और शहरों में बनी रह सकें।

1.2 उत्तराखण्ड में सेप्टेज प्रबन्धक प्रोटोकाल:-

माननीय एन0जी0टी0के आदेश सं0-10/2005 दिनांक 10-12-2015 में निम्न निर्देश निर्गत किये गये हैं। जो कि उत्तराखण्ड में सेप्टेज प्रबन्ध के सम्बन्ध में है। "उचित प्रबन्ध योजना या प्रोटोकाल तैयार किया जायेगा और राज्य सरकार द्वारा समस्त एजेन्सी द्वारा सूचित किया जायेगा, यह आशान्वित करने के लिये कि सीवरेज की निकासी जो सामान्य सैप्टिक टैंक में या बायोडाईजस्टर में एकीकृत की जाती है नियमित रूप से खाली की जाये और उसका समुचित प्रबन्ध किया जायें। उसके परिणाम स्वरूप इस प्रकार जो खाद एकत्रित हुई है वह निःशुल्क किसानों को वितरित की जायें। उपरोक्त के अनुपालन में जलापूर्ति एवं सीवरेज अधिनियम 1975/नगर पालिका अधिनियम 1916 शहरी विकास निदेशालय जो कि उत्तराखण्ड जल संस्थान के समन्वय से होगा उन्होंने एक प्रोटोकाल सेप्टेज प्रबन्ध के तैयार किया है जो कि सचिव शहरी विकास विभाग उत्तराखण्ड सरकार द्वारा सूचित किया गया है। ताकि इसका अनुपालन शहरों/नगरों में हो सकें। आदेश सं0 597/(iv) (2)-श0 वि0-2017-50(सा0)/16 दिनांक 22-05-2017 राज्य का सैप्टेज प्रबन्धन प्रोटोकाल राज्य और शहरों का यह दिग्दर्शन कराता है ताकि वैज्ञानिक सैप्टेज प्रबन्धन बना रहें जो कि एकत्रीकरण, परिवहन, उपचार, सैप्टेज/फीकल स्लज का निस्तारण और पुनः प्रयोग हो सके। इस प्रकार स्पष्ट दिशा निर्देश इस प्रोटोकाल के है। कि राज्य के शहरी अधिकारियों को इस योग्य बनाया जायें कि वह अपने निकाय में सैप्टेज प्रबन्धन का उच्चीकरण कर सकें और परियोजना के पूर्ण विनियोग की पहचान कर सकें इस प्रोटोकाल के प्रभावी क्रियान्वयन के लिये और आन्तरिक विभागीय समन्वय हेतु एक „सेप्टेज मैनेजमेन्ट सैल,, का गठन का आयोजन किया गया जिसके अन्तर्गत नगर पंचायत गूलरभोज, पेयजल निगम, जल संस्थान होंगे।

2-नगरीय उपकानून/"फीकल स्लज एवं सेप्टेज का नियमितीकरण:- सेप्टेज प्रबन्ध प्रोटोकाल के अनुसार जो शहरी विकास विभाग उत्तराखण्ड सरकार के शा0 सं0-597/(iv) (2)-श0 वि0-2017-50(सा0)/16 दिनांक 22-05-2017 एवं समस्त लागू होने वाले नियम या कानून या समय-2 पर शासन द्वारा संशोधित नियम या नियमावली नगर पंचायत गूलरभोज नियमित ढाचाँ को रिक्त करने, एकत्र करने, परिवहन और

सेप्टेज और फिकल स्लज के परिवहन एवं निस्तारण हेतु जैसा कि वर्णित है। फिकल स्लज एवं सेप्टेज प्रबन्धन उपनियम के अन्तर्गत जो कि यहां स्वीकृत किया जाता है और इसके अनुपालन हेतु नगर पंचायत गूलरभोज के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत सूचित किया जाता है।

3-उद्देश्य एवं कार्यक्षेत्र:- इस नियमावली के उद्देश्य एवं कार्य निम्नवत है:-

1- निर्माण सैप्टिक टैंक के दैनिक रखरखाव और शौचालय के गड्ढे परिवहन इलाज और सुरक्षित रखरखाव जो कि स्लेज और सेप्टेज से सम्बन्धित है।

2-क्षेत्र के मालिक द्वारा जो कार्य किया जाना है उसको निर्देशित करना जो कि सैप्टिक टैंक और शौचालय के गड्ढे से और फिकल स्लज एवं सेप्टेज परिवहन से सम्बन्धित है ताकि वे इन निर्देशों का पालन करना सुनिश्चित कर सकें।

3-उचित निरीक्षण करना और मशीनरी का अनुपालन ।

4-लागत वसूली सुनिश्चित करना जो कि स्लज और सेप्टेज प्रबन्धन के उचित प्रबन्ध हेतु है।

5-निजी और गैरसरकारी क्षेत्र फिकल स्लज एवं सेप्टेज प्रबन्ध में सहभागी की सुविधा देना ।

4-एकत्रीकरण परिवहन इलाज और सैप्टिज के खुरद-बुरद हेतु एक प्रक्रिया अपनाना ।

4-(1)सैप्टिक टैंक और सैप्टिज/ फीकल स्लज एकत्रीकरण को रिक्त करना:-

..सैप्टिक टैंक की तली में जो जमा हो गया है, उसको हटाना और एक बार उसको ठीक करना जो कि गहराई में पहुंच गया है या बार-2 के आखिर में जो डिजायन है जो कोई भी पहले आये,

..जबकि स्लज को सुखाना और सैप्टिक टैंक में जो द्रव्य है उसको भी सुखाना/मैकेनिकल वैक्यूम टैंकर का उपयोग नगरीय प्रबन्ध द्वारा सैप्टिक टैंक का खाली करने हेतु उपयोग किया जाना चाहिये।

...सुरक्षा प्रक्रिया जैसा कि सैप्टेज प्रबन्ध प्रोटोकाल में वर्णित है जो सैप्टिक टैंक के खाली करते समय और सैप्टेज के परिवहन के समय इस नियम का सख्ती से पालन किया जाना चाहिये।

4(2)सैप्टिज/फिकल स्लज का परिवहन:-

1- फिकल स्लज और सैप्टिज ट्रान्सपोर्टर वाहन के सुरक्षित परिवहन हेतु उत्तरदायी होंगे जैसा कि समय-

2 पर सैप्टिज मैनेजमेन्ट से (एस0एम0सी0) द्वारा स्वीकृत किये जायेंगे।

(2)फिकल स्लज और सैप्टिज फिकल निर्माता यह आश्वासन देंगे कि:-

(अ) पंजीकृत संग्रह वाहन जिसके अन्तर्गत समस्त उपकरण जो कि परिवहन हेतु प्रयोग किये जायेंगे फिकल स्लज और सैप्टिज हेतु जो छिद्र निरोधी होगा और फिकल स्लज और सैप्टिज हेतु तालाबन्द रहेगा। और लागू किये जाने योग्य मानदण्ड का अनुपालन करेंगे।

(ब)कोई भी टैंक और उपकरण जो कि फिकल स्लज और सैप्टिज हेतु उपयोग में लाया जायेगा वह किसी अन्य वस्तु या द्रव्य को परिवहन हेतु प्रयुक्त नहीं करेगा।

4(3)सैप्टिज का निष्पादन और इलाज-राज्य सैप्टिज मैनेजमेन्ट प्रोटोकाल के अनुसार अपनी एक ईकाई होगी, जिसके अन्तर्गत प्रथक से एक अलग सैप्टेज ट्रीटमेन्ट प्लान्ट का निर्माण किया जायेगा ।

5- सुरक्षा उपाय:-

(1) उचित तकनीकी संयंत्र सुरक्षा टियर का प्रयोग करते हुए मल का निस्तारण किया जाना चाहिये ।

(2)फिकल स्लज और सैप्टिज ट्रान्सपोर्टर यह सुनिश्चित करें-

(अ)समस्त मल निस्तारण कर्मचारी उचित व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण सैफटीगेयर और यन्त्र जिसके अन्तर्गत कन्धे की लम्बाई तक पूरा कोटेड लियोक्रिन, लोयस, रबर बूट, चेहरे का मास्क, आंखों की सुरक्षा हेतु ग्लास या गोगल जैसा कि मेनुअर स्कैबेजर और उनके पुर्नवास नियम 2013 में उल्लिखित है।

(ब)समस्त सुरक्षा उपकरण एकत्रीकरण क्षेत्र से पहले अपना लिया जाये।

(स)समस्त मल निस्तारण कार्यकर्ताओं को सुरक्षा गियर और स्वास्थ्यवर्धक उपकरण के प्रयोग की शिक्षा दी जानी चाहिये।

(द)प्रथम सहायता किट,गैस का पता करने वाला लैम्प और अग्निशमन यन्त्र मल निस्तारण गाडी में रखे जाते हैं,इससे पहले कि यह एकत्रीकरण क्षेत्र में जाता है।

(य)सैप्टिक टैंक पिट लैट्रिनि में काम चल रहा है। उस समय धुमपान पूर्णतः वर्जित है। (र)मल निस्तारण कार्यकर्ता सैप्टिक टैंक में ओर शौचालय गड्ढे में प्रवेश नहीं करेंगे। ओर आच्छादित टैंक को आना जाना रखेंगे जो कि इस कार्य का शुरू करने से पहले किया जाना आवश्यक है।

(ल) बच्चों को टैंक के ढक्कन अथवा किट से दूर रखा जाये ताकि वे टैंक के स्कू और ताले से सुरक्षित रहे कर्मचारी सावधान रहेगें जब मल निस्तारण प्रकिया चल रही हो जो कि ढक्कन पर अधिक भार हेतु है। या मेन हाल का आच्छादन टूटने से बचा रहे।

6-सेप्टेज खाली करना और वाहन के पंजीकरण का परिवहन:-

6.1 नगर पंचायत गूलरभोज परिवहन वाहन को दर्ज करेगा ओर इसका लाईसेन्स निर्गत करेगा निजि व्यवसायीयों के लिये जिनके पास मशीनीकरण खाली करना और परिवहन गाडी उपलब्ध हो तो इस प्रकार का लाईसेन्स निर्गत करने से पूर्व यह आशान्वित करेगा यह वाहन उचित उपकरण ओर उचित सुरक्षा माप से सुसज्जित है। तथा मानकों के अनुरूप है सेप्टेज ट्रान्सपोर्टर को अपने वाहन का पंजीकरण कराने हेतु नगर पंचायत गूलरभोज के समक्ष अपना प्रार्थना पत्र प्रस्तुत करना होगा जिसके साथ वाहन परमिट प्रपत्र व परमिट प्रपत्र की प्रति प्रार्थना पत्र के साथ सलंग्न करना होगा ।

6.2 नगर पंचायत गूलरभोज सीमान्तर्गत कोई भी व्यक्ति या वाहन पंजीकृत सेप्टेज ट्रान्सपोर्टर द्वारा ही प्रयोग किया जायेगा । जो कि एकत्रीकरण परिवहन एवं सेप्टेज के प्रयोजन हेतु अनुमन्य है। जब तक कि इसका पंजीकरण सेप्टेज ट्रान्सपोर्टेशन व्हीकल एस0एम0सी0 के साथ इन प्रोटोकालों में पंजीकृत नहीं है।

सारणी-1 पंजीकरण व्यय

अ-प्रारम्भिक पंजीकरण-	रु0 2,000=00 प्रतिवाहन/गाडी
ब-वार्षिक नवीनीकरण-	रु0 1,500=00 प्रतिवाहन/गाडी
स-नाम परिवर्तन/स्वामित्व का परिवर्तन -	रु0 1,000=00 प्रतिवाहन/गाडी
द-अन्य संशोधन आवश्यकतानुसार -	रु0 1,500=00 प्रतिवाहन/गाडी

(समस्त लागत दर 10 प्रतिशत वार्षिक की दर से बढेगा)

7-उपभोक्ता लागत और इसका संचय:-

7.1 इस क्षेत्र के समस्त मालिक जो सैप्टिक टैंक और शौचालय के गड्ढे जिसका भुगतान उपभोक्ता करेगा जैसा कि नगर पंचायत गूलरभोज में फिकल स्लज और सैप्टेज उपनियम में समय-2 पर दर्शाया गया है। जो कि सैप्टिक टैंक के भरने शौचालय के गड्ढे, परिवहन और फिकल स्लज एवं सैप्टेज के उपाय हेतु है।

7.2 नगर पंचायत गूलरभोज अपनी लागत से संशोधित करेगा जो कि समय-2 इससे सम्बन्धित है। ऐसी उपयोगिता लागत परिवहन फिकल स्लज व सैप्टेज के निष्कासन हेतु है।

7.3 उपभोक्ता लागत क्षेत्र विशेष के स्थायी एकत्र किये जायें जो निम्नवत है।

(अ)-उपभोक्ता लागत प्रत्यक्ष प्रत्येक रूप से नगर पंचायत गूलरभोज द्वारा वसूल किया जायेगा या नगर पंचायत गूलरभोज के कोष में जमा किया जायेगा। जो कि सम्बन्धित भवन/सैण्टिक टैंक मालिक से वसूल किया जायेगा।

(ब)-उपभोक्ता लागत को मासिक सिचाई लागत या सम्पत्ति कर में जोड़ा जायेगा अथवा एक विशेष नगरीय पर्यावरण फीस भुगतान जैसा कि कार्यक्रम के अन्तर्गत होगा, करना होगा।

सारणी-2 उपभोक्ता लागत

क्र0सं0	भवन का वर्ग	प्रति यात्रा लागत	किराये की अधिकतम अवधि जो सैण्टिक टैंक एवं शौचालय गढ़दे हेतु निर्धारित है।	मासिक दण्ड 1-5 की दर सामान्य लागत के लिये जो कि निर्धारित निस्तारण के अनुपालन हेतु होगा
1	टीनशैड वाला मकान	1000=00	कम से कम 2-3 वर्ष मे एकबार जब 2 टैंक होते हे 2/3 भाग जो भी पहले भरा जाये कम से कम प्रत्येक 2 वर्ष में एक बार।	50=00
2	अन्य समस्त मकान	2500=00		100=00
3	दुकान	2500=00		125=00
4	सरकारी/निजी कार्यालय	2000=00		250=00
5	बैंक	3500=00		350=00
6	सामुदायिक शौचालय/मूत्रालय	3000=00		500=00
7	रेस्टोरेन्ट	2000=00		500=00
8	होटल/गेस्ट हाउस (1-10 कमरे)	3500=00		250=00
9	धर्मशाला(1-25 कमरे)	3500=00		625=00
10	सकारी स्कूल/कालेज	2000=00		1000=00
11	निजी स्कूल/कालेज	2500=00		500=00
12	20 व्हीलर व्हीकल शौरूम	2000=00		625=00
13	विवाह हाल/बैंकट हाल	3500=00		1100=00
14	वार	3500=00		625=00
15	सरकारी हास्पिटल	3000=00		625=00
16	नर्सिंग होम/क्लीनिक	3000=00		500=00
17	पैथोलोजी लैब	3000=00		500=00
18	निजी अस्पताल 20 बेड तक	3500=00		500=00
19	चावल मिल/अन्य मिल	3500=00		1750=00

नोट:- उपरोक्त उपभोक्ता व्यय सांकेतिक है, और उनका निर्णय और स्वीकृति नगर पंचायत गूलरभोज द्वारा निर्गत किये जायेंगे।

2-मल निस्तारण समयावधि में होगा, या जब टैंक 2/3 की आपूर्ति कर देता है। (जैसा कि नगर पंचायत गूलरभोज द्वारा स्वीकृत है)

3-उपभोक्ता लागत 5 प्रतिशत वार्षिक दर से बढ़ाई जायेगी।

8-मैकेनिजम का निरीक्षण,क्रियान्वयन और मजबूती देना:-

8.1 कोई भी व्यक्ति जो कि एस0एम0सी0 (सैप्टिक मैनेजमेन्ट सेल) द्वारा अधीकृत है उसको पूर्ण अधिकार होगा कि वह सैप्टिक टैंक एवं हर एक मकान के शौचालय, गढढे या सामुदायिक/संस्थागत आदि का निरीक्षण करेगा।

8.2 मल निस्तारण का अनुपालन न करना जैसा कि उपरोक्त वर्णित है जुर्माना अलग से लगाया जायेगा और जुर्माना से प्राप्त धनराशि नगर पंचायत कोष में जमा होगी ।

8.3 नगर पंचायत गूलरभोज,क्षेत्र के टैंक के खाली होने का अभिलेख रखेगा।

8.4 अवचेतना कार्यक्रम समय-2 पर चलाया जायेगा जो कि प्रत्येक व्यक्ति सरकार या निजि व्यवसाय के प्रशिक्षण हेतु होगी। जो कि सैप्टिक टैंक बायोडाईजस्टर मल निस्तारण सैप्टिक टैंक का एकत्रीकरण, मशीनरी, परिवहन निष्पादन और सेप्टेज का ईलाज।

9-दण्ड:-

दण्ड का ढांचा उपकरण रहित/अकार्यशील जी0पी0एस0 प्रणाली निर्धन वर्ग की शिकायतें फिकल स्लज का एकत्र न करना और सैप्टेज ईलाज प्लान्ट का/आर0एन0एल0 का रजिस्ट्रेशन न करना सुरक्षित उपाय मल निस्तारण गाडियों को अनुपालन न करना ।

सारणी-3 दण्ड

क्र० सं०	शिकायत का प्रकार	दण्ड या कार्यवाही प्रपत्र दृष्टया पकड़ी गई वर्ष में एकवार मल निस्तारण वाहन	दण्ड या कार्यवाही वर्ष में दोबारा पकड़ी गयी मल निस्तारण वाहन से सम्बन्धित	दण्ड या कार्यवाही वर्ष में तीसरे वार पकड़ी गयी विशेष रूप से मूल निस्तारण वाहन
1.	लोगों की सोचनीय सेवा की शिकायत	2500=00	5000=00	तीन महीने के लिये परमिट सेवा की शिकायत पर परमिट का निरस्तीकरण।
2.	सेप्टेज/फीकल स्लज जैसा कि विशेष कार्य क्षेत्र में	1000=00	6 माह के लिये परमिट को स्थगित करना।	
3.	पंजीकरण न करना/पंजीकरण का नवीनीकरण न करना।	1000=00	2000=00	आर० टी० ओ० को संस्तुति वाहन के पंजीकरण को निरस्त करने हेतु 3 महीने के लिये परमिट को स्थगितकरना/परमिट का निरस्तीकरण के लिये स्थगित करना।

शास्ति/दण्ड

नगर पंचायत गूलरभोज, (ऊधमसिंहनगर) की सीमान्तर्गत "प्रोटोकाल फार सेप्टेज मैनेजमेन्ट" के अनुपालन हेतु माननीय राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा आवेदन सं0-10/2015 दिनांक 10-12-2015 के आदेश के अनुपालन में तथा नगर पालिका अधिनियम 1916 की धारा 299(1) में प्रदत्त अधिकार एवं शक्तियों का प्रयोग करते हुए ऐसे नगरवासी जो प्रोटोकाल फार सेप्टेज मैनेजमेन्ट की उपविधि की किसी भी धारा का उल्लंघन करेगा अथवा करता हुआ पाया जायेगा, दोष सिद्ध पाये जाने पर ₹0 5,000=00(पाँच हजार) का अर्थदण्ड किया जायेगा उल्लंघन निरन्तर जारी रहा तो प्रथम दोष सिद्ध होने की स्थिति में ₹0 5,000=00 (पाँच हजार) के अतिरिक्त प्रतिदिन ₹0 100=00 (एक सौ) की दर से अतिरिक्त अर्थदण्ड आरोपित किया जायेगा। अन्यथा सम्बन्धित के विरुद्ध न्यायालय में वाद दायर किया जायेगा। उस पर होने वाले समस्त व्ययभार हर्ज-खर्च की वसूली भू-राजस्व की भाँति वसूल की जायेगी। विवाद होने की स्थिति में न्यायालय क्षेत्र जिला- उधम सिंह नगर होगा।

ह0 (अस्पष्ट)
अधिशाली अधिकारी,
नगर पंचायत गूलरभोज
(ऊधमसिंहनगर)

अनिता दुबे,
अध्यक्षा,
नगर पंचायत गूलरभोज
(ऊधमसिंहनगर)